PARTS OF THE ORIGINAL DOCUMENT

ARE OF POOR REPRODUCTIVE QUALITY

CERTAINES PARTIES DU DOCUMENT ORIGINAL

SONT DE PIÈTRE QUALITÉ DE REPRODUCTION

Gouvernement du Canada
Expansion industrielle regionale

Gouvernement du Nouveau-Brunswick

Cette publication est financee par l'Entente
Canada-Nouveau Brunswick sur le developpement economique et regional.

La Direction des ports petits bateaux,
ministere des Peches et Oceans a egalement fourni une aide financiere.

RAPPORT FINAL

STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT POUR LA NAVIGATION DE PLAISANCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK

Pour:

Planification et developpement,

Ministere du Tourisme,
des Loisirs et du Patrimoine

Juin 1986

Suite 200, 335 Queen Street,
P.O. Box 207, Fredericton,
New Brunswick E3B 1B1
(506) 458-8455

FGA FIANDER-GOOD ASSOCIATES LTD.

Suite 200, 335 Queen Street, P.O. Box 207, Fredericton, New Brunswick E3B 1B1 (506) 458-8455

EGA FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

Le 23 juin 1986 85-522-01/1.1

Monsieur Ed Pelçer
Agent de planification en recherche
Ministère du Tourisme, des Loisirs
et du Patrimoine
Case postale 12345
Fredericton (N.-B.)
E3B 5C3

Monsieur Don Cafferty
Ministère de l'expansion
industrielle régionale
590, rue Brunswick
Fredericton (N.-B.)
E3B 1H5

OBJET : Stratégie de développement pour la navigation de plaisance au Nouveau-Brunswick

Veuillez trouver ci-inclus le rapport final du projet susmentionné.

Je vous remercie de l'occasion qui nous a été donnée de vous aider à vous-même et à votre Comité de direction conjoint dans la réalisation de ce projet intéressant. J'espère que ce document ainsi que la recherche de base qui a été effectuée vous permettront d'établir un rôle adéquat pour la navigation de plaisance dans le cadre de votre stratégie globale de promotion touristique.

Allan Fiander, Ingénieur
Président

ADF/

Pièce jointe

REGISTERED PROFESSIONAL ENGINEER
Province of New Brunswick
#1588
A. D. Fiander
SIGNATURE
86-06-23
DATE
Province du Nouveau-Brunswick
INGÉNIEUR ENREGISTRÉ

TABLE DES MATIERES

Chapitre	Titre	Page
1.0	INTRODUCTION	1.1
1.1	Région visée par l'étude	1.1
1.2	Mode de gestion	1.1
1.3	Equipe chargée de l'étude	1.1
1.4	Portée et objectifs de l'étude	1.1
2.0	RESUME	2.1
	Caractéristiques de la flotte	2.1
	Caractéristiques des installations et des services	2.2
	Impact économique	2.2
	Potentiel de développement	2.3
	Philosophie de développement	2.4
	Stratégie de développement	2.4
	Installations de navigation stratégiques	2.5
	Programmes de développement des produits	2.7
	Stratégie de marketing	2.7
	Coût de la stratégie de navigation	2.9
	Aspects financiers et économiques	2.9
3.0	STRATEGIE PROVINCIALE PROPOSEE POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE	3.1
3.1	Introduction	3.1
3.2	Base de l'élaboration d'une stratégie de navigation	3.1
3.2.1	Définition du marché de navigation de plaisance	3.2
3.2.2	Justification économique d'une stratégie de navigation de plaisance	3.11
3.2.3	Objectifs d'une stratégie provinciale pour la navigation de plaisance	3.13
3.2.4	Réalisation des objectifs de la stratégie de navigation	3.16
3.3	Philosophie/objectif de développement de base de la navigation de plaisance au Nouveau-Brunswick	3.17
3.4	Définition des principaux besoins de navigation de plaisance	3.17
3.5	Définition des principales installations dans le plan provincial de navigation stratégique	3.19
3.6	Etablissement des priorités en matière d'installations de navigation stratégiques	3.23
3.7	Explication des résultats de l'évaluation des priorités	3.25
3.7.1	Priorités générales	3.25
3.7.2	Priorités associées au tourisme	3.28

TABLE DES MATIERES
(Suite)

Chapitre	Titre	Page
4.0	DEVELOPPEMENT DES PRODUITS	4.1
4.1	Introduction	4.1
4.1.1	Portée et ordre de présentation	4.1
4.1.2	Principales composantes du plan d'aménagement	4.2
4.1.3	Détails concernant la nature préliminaire du programme d'installations principales	4.3
4.1.4	Observations concernant les autres emplacements à proximité des principales installations	4.4
4.1.5	Lignes directrices concernant les services de navigation	4.5
4.2	Détails concernant les principales installations de navigation (Groupes I, II et III)	4.5
4.2.1	Installations ayant la cote de priorité du Groupe I	4.5
	1) Royal Kennebecasis Yacht Club	4.5
	2) Marina de Saint John	4.13
4.2.2	Les installations prioritaires du Groupe II	4.19
	3) Marina municipale de Shediac	4.19
	4) Marina de Bas-Caraquet	4.21
	5) Douglas Harbour	4.21
	6) Gagetown	4.25
	7) St. Andrews	4.29
	8) Pointe-du-Chêne	4.38
	9) Marina de Bathurst	4.39
	10) Belleisle Bay/Long Reach	4.40
	11) North Head	4.42
4.2.3	Installations prioritaires du Groupe III	4.44
	12) Le port extérieur de Saint John	4.44
	13) Bouctouche	4.47
	14) Fredericton	4.48
	15) Rothesay Yacht Club	4.50
	16) Oromocto	4.52
	17) Cocagne	4.54
	18) Richibucto	4.55
	19) Dalhousie	4.56
	20) Dipper Harbour	4.59
	21) Shippagan	4.59
	22) Douglastown	4.61
	23) Club de bateaux motorisés de Saint John	4.63

TABLE DES MATIERES
(Suite)

Chapitre	Titre	Page
	4.2.4 Sommaire des programmes d'amélioration des principales installations	4.63
	4.3 Eléments secondaires du programme provincial de navigation de plaisance	4.65
	4.3.1 Introduction	4.65
	4.3.2 Maintien d'un réseau de quai pour les bateaux-maisons	4.66
	4.3.3 Réseau de rampes de halage principales	4.67
	4.3.4 Aménagement de postes d'amarrage dans des ancrages principaux	4.69
	4.3.5 Banque de terrain pour les zones d'activité nautique offrant un potentiel élevé	4.69
	4.3.6 Résumé des éléments secondaires du programme de développement de la navigation de plaisance	4.70
5.0	STRATEGIE DE MARKETING	5.1
	5.1 Introduction	5.1
	5.2 Comment les objectifs de la stratégie de navigation peuvent-ils être réalisés?	5.1
	5.2.1 Guide de croisière	5.4
	5.2.2 Navigation par des résidents - segments de marché primaire et secondaire	5.4
	5.2.3 Activité de passage par des non-résidents - segment du marché primaire	5.5
	5.2.4 Activité de passage par les non-résidents - segment de marché secondaire	5.11
	5.2.5 Excursions organisées/bateaux nolisés	5.12
	5.3 Budget pour la stratégie de marketing	5.14
6.0	ANALYSE ECONOMIQUE ET FINANCIERE DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT PROPOSEE	6.1
	6.1 Introduction	6.1
	6.2 Sommaire des dépenses en immobilisations prévues	6.1
	6.3 Coûts et revenus annuels	6.4
	6.4 Sommaire des avantages	6.5
	1) Augmentation des dépenses par les navigateurs résidents	6.5
	2) Augmentation des dépenses effectuées par les navigateurs de passage non résidents	6.6
	3) Croissance des entreprises de location de bateaux et d'excursions organisées	6.6

TABLE DES MATIERES
(Suite)

Chapitre	Titre	Page
6.5	Comparaison des avantages et des coûts	6.8
6.6	Analyse de sensibilité	6.9
6.6.1	Introduction	6.9
6.6.2	Effet des changements sur les avantages	6.11
6.6.3	Effet des changements sur les coûts	6.12
6.6.4	Résultats de l'analyse de sensibilité	6.12
6.6.5	Echéancier plus court	6.13
6.7	Incidences financières	6.13
6.7.1	Rendement financier des marinas actuelles	6.13
6.7.2	Rôles de mise en oeuvre	6.15

LISTE DES TABLEAUX

Tableau	Titre	Page
2.1	Groupements prioritaires fondés sur les effets touristiques possibles	2.6
2.2	Résumé des éléments du coût de la stratégie de navigation	2.8
3.1	Caractéristiques sommaires de la principale flotte résidente de navigation (1985)	3.3
3.2	Sommaire de la flotte résidente dans les régions du marché potentiel à diverses distances de croisière du Nouveau-Brunswick	3.5
3.3	Critères de pointage utilisés pour établir les priorités générales en matière d'installations de navigation de plaisance dans le plan provincial de développement de la navigation	3.24
3.4	Evaluation des besoins de navigation de plaisance à divers endroits	3.26
3.5	Classement prioritaire fondé sur l'impact touristique possible	3.30
4.1	Lignes directrices concernant la prestation d'installations et de services de navigation de plaisance	4.6
4.2	Sommaire des programmes d'amélioration des installations de navigation de plaisance principales	4.7
4.2	Sommaire des programmes d'amélioration des installations de navigation de plaisance principales (suite)	4.8
4.3	Sommaire des principaux programmes pour le développement de la navigation de plaisance	4.64
4.4	Sommaire des éléments secondaires du programme de développement de la navigation de plaisance	4.71
5.1	Stratégie de marketing pour installations/services de navigation de plaisance	5.3
5.2	Marketing recommandé pour le segment du marché primaire de l'activité de navigation par des non-résidents	5.8
5.3	Budget préliminaire pour la stratégie de marketing de la navigation de plaisance	5.15

LISTE DES TABLEAUX

Tableau	Titre	Page
6.1	Sommaire des dépenses totales en immobilisations pour les principales installations de navigation ($ de 1986 X 000's)	6.2
6.2	Sommaire des dépenses en immobilisations ($ de 1986 X 000's)	6.3
6.3	Sommaire des avantages accrus de la mise en oeuvre de la stratégie de développement pour la navigation de plaisance ($ de 1986 X 000's)	6.7
6.4	Comparaison des avantages et des coûts des principales améliorations aux installations dans chacun des groupes prioritaires ($ de 1986 X 000's)	6.10
6.5	Sommaire des caractéristiques financières des marinas de navigation de plaisance	6.16

LISTE DES FIGURES

Figure	Titre	Après la Page
1.1	Région visée par l'étude	1.1
2.1	Installations de navigation stratégiques proposées - côte est	2.6
2.2	Installations de navigation de plaisance stratégique proposées - Baie de Fundy/fleuve Saint-Jean	2.6
2.3	Classement prioritaire des installations de navigation	2.6
3.1	Région visée par l'étude	3.3
3.2	Régions de marché possibles pour la demande de navigation de passage	3.4
3.3	Installations de navigation stratégiques proposées - côte est	3.19
3.4	Installations de navigation de plaisance stratégiques proposées - Baie de Fundy/fleuve Saint-Jean	3.19
3.5	Classement prioritaire des installations de navigation	3.26
4.1	Plan d'aménagement schématique pour le Royal Kennebecasis Yacht Club - Option A	4.9
4.2	Plan d'aménagement schématique pour le Royal Kennebecasis Yacht Club - Option B	4.10
4.3	Plan d'aménagement schématique - marina de Saint John - Phase I	4.16
4.4	Plan d'aménagement schématique - marina de Saint John - Phase II	4.17
4.5	Plan d'aménagement schématique - marina de Saint John - Phase III	4.17
4.6	Plan d'aménagement général - Douglas Harbour	4.22
4.7	Plan d'aménagement proposé - Douglas Harbour	4.23
4.8	Plan d'aménagement schématique - Gagetown (Phase I)	4.26
4.9	Plan d'aménagement schématique - Gagetown (Phase II)	4.27
4.10	Plan d'aménagement schématique - Gagetown (Phase III)	4.28

LISTE DES FIGURES

Figure	Titre	Après la Page
4.11	Plan d'aménagement proposé - St. Andrews	4.35
4.12	Plan général d'aménagement du port - St. Andrews	4.36
4.13	Plan d'aménagement proposé - St. Andrews	4.37
4.14	Plan d'aménagement schématique - North Head Harbour	4.43
4.15	Plan d'aménagement schématique - Port extérieur de Saint John	4.45
4.16	Plan d'aménagement schématique - Bouctouche	4.47
4.17	Nouvel emplacement possible de la marina - Dalhousie	4.57
4.18	Classement prioritaire des installations de navigation	4.63
4.19	Principaux quais publics dans le fleuve Saint-Jean	4.65
4.20	Principaux postes d'amarrage dans le fleuve Saint-Jean	4.69

1.0 INTRODUCTION

1.1 Région visée par l'étude

Le présent rapport explique les résultats d'une étude exhaustive des principaux besoins de la navigation de plaisance en ce qui a trait aux eaux côtières et au réseau du bas du fleuve Saint-Jean (Figure 1.1).

1.2 Mode de gestion

Le projet a été réalisé sous la surveillance et sous la direction d'un comité de direction coprésidé par M. E. Pelger du ministère du Tourisme, des Loisirs et du Patrimoine et M. D. Cafferty du ministère de l'Expansion industrielle régionale. Les autres membres du Comité de direction étaient M. C. Burry et M. B. Thompson du ministère des Pêches et Océans et M. P. Gray de la Société d'aménagement régional du Nouveau-Brunswick.

1.3 Equipe chargée de l'étude

La société d'experts-conseil Fiander-Good Associates Ltd. était responsable de l'ensemble de ce projet. L'étude a été effectuée avec l'aide de plusieurs autres experts-conseil qui ont contribué à divers aspects spécialisés du projet. Les sous-traitants qui ont participé à l'étude sont :

1) Eastern Designers & Company Ltd.;
2) Economics Research Associates; et
3) Johnson, Sustronk, Weinstien and Associates Ltd.

1.4 Portée et objectifs de l'étude

La présente étude visait à analyser les possibilités de développement des principales activités de navigation de plaisance dans les eaux côtières du Nouveau-Brunswick et dans le réseau du bas du fleuve Saint-Jean. Cette analyse a été complétée par l'identification des activités et des fonctions qui créeraient l'impact touristique le plus important provenant des secteurs du marché de la navigation internationale et non résidente.

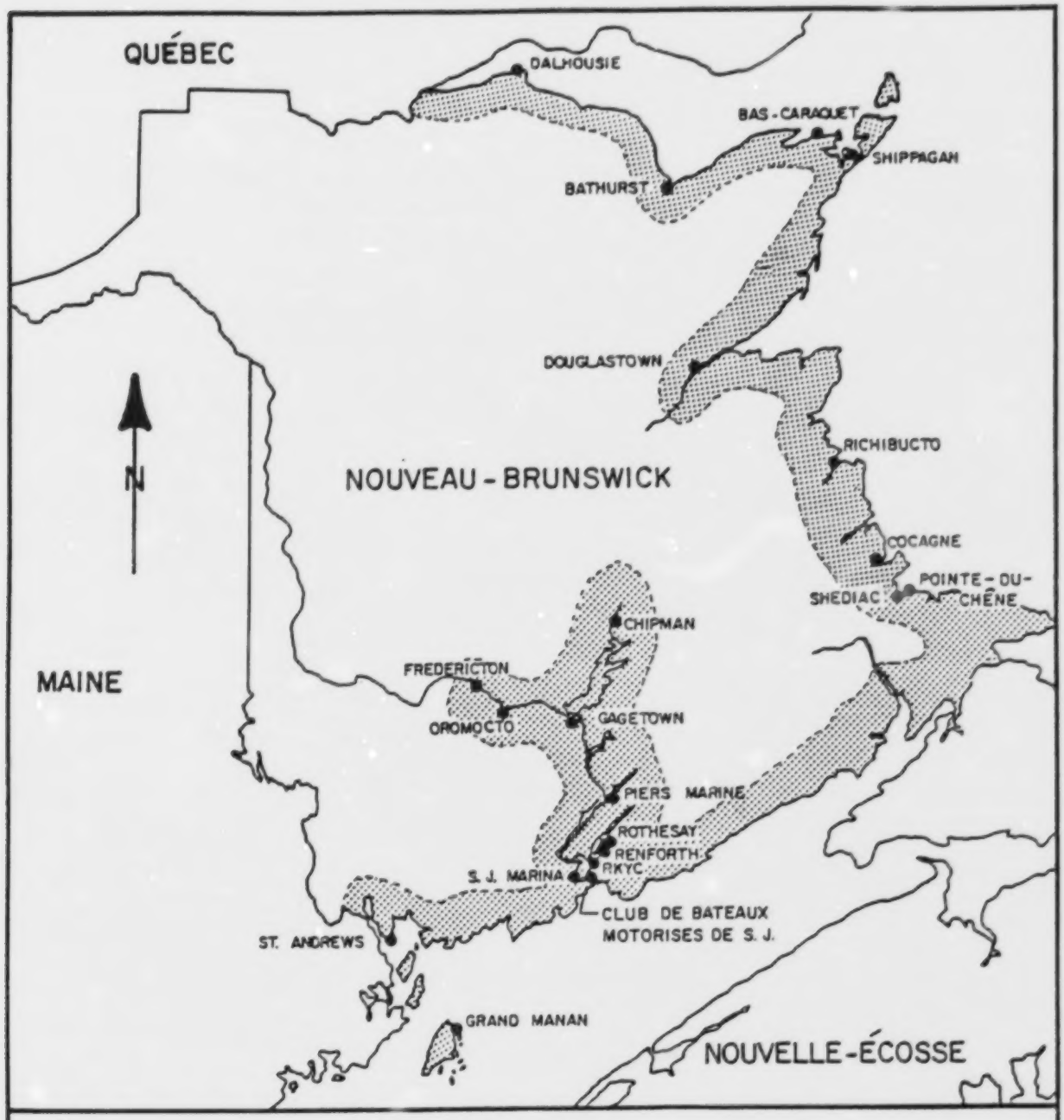


FIGURE 1.1: RÉGION VISÉE PAR L'ÉTUDE

Les activités de navigation visées par l'étude sont associées à la flotte de bateaux principale. Cette flotte a été définie comme étant constituée des voiliers et des bateaux motorisés résidents d'une longueur de plus de 20 pieds ainsi que des embarcations de passage non résidentes d'une longueur de plus de 25 pieds.

La stratégie provinciale de développement proposée pour la navigation de plaisance porte sur les besoins à court terme (5 ans) des trois principales composantes de la navigation reliées à la flotte principale (notamment navigation par les résidents, navigation par les non-résidents et bateaux nolisés/excursions organisées). La stratégie comprend les priorités, les plans, les programmes ainsi que la stratégie de marketing qui s'impose pour satisfaire aux besoins en matière de navigation et pour réaliser l'impact économique maximum créé par la navigation de plaisance au Nouveau-Brunswick.

Les objectifs précis définis dans les attributions et abordés au cours de l'étude sont les suivants :

1) Identifier la situation actuelle et analyser l'apport de la navigation de plaisance au Nouveau-Brunswick ainsi qu'évaluer le potentiel de croissance et de développement en termes de marchés intérieurs et internationaux.

2) Préparer un plan d'aménagement et définir les besoins précis en matière de ports, de marinas et relativement aux installations, services et attractions sur site et hors-site.

3) Préparer une analyse financière et économique du développement potentiel qui peut être réalisé et justifié compte tenu de la demande actuelle et de la future demande à court terme.

4) Présenter une stratégie de développement adéquate comprenant les priorités, les plans, les programmes et les composantes de marketing essentielles pour réaliser le plein potentiel économique de la navigation de plaisance dans la région visée par l'étude.

2.0 RESUME

Le présent chapitre résume les caractéristiques importantes de la stratégie de développement proposée pour la navigation de plaisance dans les eaux côtières du Nouveau-Brunswick et dans le réseau du bas du fleuve Saint-Jean.

Les faits saillants des principales caractéristiques de la stratégie proposée pour la navigation de plaisance ainsi que plusieurs importantes observations qui ont mené à la formulation de cette stratégie sont présentés ci-dessous :

Caractéristiques de la flotte

1) La flotte résidente de bateaux de première classe se chiffre à plus de 1 150 embarcations qui ont généralement leur port d'attache à différents endroits dans la région visée par l'étude (figure 1.1). La principale exception cependant, c'est que dans la Baie de Fundy, la flotte résidente est concentrée à Saint John et dans la région de la Baie de Passamaquoddy/rivière Ste-Croix, pratiquement aucune flotte résidente n'ayant son port d'attache à l'est de Saint John.

2) La participation de la flotte résidente à l'activité de passage est élevée. Cette activité représente une bonne partie de la demande d'installations et de services. En moyenne, 55 pour cent des jours de navigation sont consacrés à des excursions d'une durée de deux jours ou plus. Cette tendance vers l'activité de passage est plus marquée dans le système du fleuve Saint-Jean où 65 pour cent des jours de navigation sont consacrés à des excursions de cette durée.

3) Au cours des dernières années, le Nouveau-Brunswick a enregistré une moyenne de 350 à 400 visites par des embarcations non résidentes par année. Cette activité des embarcations non résidentes est répartie de façon à peu près égale entre les régions du fleuve Saint-Jean/de la Baie de Fundy et la côte est.

Caractéristiques des installations et des services

4) Vu les besoins relatifs en matière de navigation dans la région visée par l'étude, les services et installations de navigation de plaisance sont plus nombreux le long de la côte est que dans les régions du fleuve Saint-Jean et de la Baie de Fundy.

5) Les principales lacunes des installations et services de navigation de plaisance se trouvent dans le système du fleuve Saint-Jean. Cette région constitue la principale zone qui offre un potentiel de développement de la navigation par des embarcations résidentes. C'est également la zone qui offre le plus de potentiel pour le développement de l'activité de navigation de passage par des embarcations non résidentes.

6) A l'exception des efforts limités déployés par le secteur privé, peu d'initiatives ont été entreprises afin de promouvoir les installations et services de navigation actuels.

Impact économique

7) En 1985, l'impact économique direct annuel de la navigation de plaisance au Nouveau-Brunswick se chiffrait à environ 5,2 millions de dollars selon la répartition suivante :

a) dépenses par la flotte résidente de bateaux de première classe = 4,6 millions de dollars

b) dépenses effectuées au Nouveau-Brunswick par les occupants d'embarcations non résidentes en visite = 0,2 à 0,25 million de dollars

c) dépenses effectuées par des participants à des voyages en bateaux nolisés et à des excursions organisées = 0,4 million de dollars

8) Si la stratégie de navigation proposée était implantée, les dépenses annuelles combinées pour les trois principales composantes susmentionnées de la navigation de plaisance pourraient atteindre de 7,0 à 7,5 millions de dollars d'ici 1990 (exprimés en dollars de 1986). Cela représente une augmentation des dépenses de l'ordre de 1,8 à 2,3 millions de dollars par année comparativement au niveau de dépenses actuel.

9) La somme de 4,6 millions de dollars que représente actuellement l'impact économique direct annuel de la flotte de navigation résidente produit plus de 100 emplois à temps plein, 1,3 million de dollars annuellement en revenus fiscaux pour la province et les municipalités et environ 1,2 million de dollars annuellement en revenus fiscaux pour le gouvernement fédéral.

10) Environ la moitié de l'impact économique créé par les embarcations de passage provient des embarcations américaines qui visitent principalement les régions de la Baie de Fundy et du fleuve Saint-Jean.

11) En plus de l'impact économique susmentionné créé par la flotte de navigation de plaisance principale, d'importants effets positifs sont créés par les petits et moyens bateaux remorquables qui ne sont pas compris dans les chiffres ci-dessus. Ces effets supplémentaires sont surtout importants sur la côte est et dans le réseau du fleuve Saint-Jean où un pourcentage relativement élevé de la flotte est constitué de bateaux motorisés.

Potentiel de développement

12) Vu les caractéristiques de la flotte de croisière résidente des provinces avoisinantes et des états et compte tenu de la distance entre ces lieux par rapport aux zones de la région visée par notre étude, il est évident que les régions du fleuve Saint-Jean/de la Baie de Fundy offrent le plus de potentiel de développement pour la navigation par des bateaux non résidents. Le principal marché pour

le développement de cette activité de passage par des bateaux non résidents est la côte de la Nouvelle-Angleterre (en particulier du Maine jusqu'au Massachusetts/Rhode Island).

13) Il est évident que les bateaux nolisés et excursions organisées offrent des possibilités d'expansion substantielles (avec une stratégie de marketing adéquate). Les commerces qui offrent du potentiel dans l'ensemble de la région visée par l'étude (figure 1.1) pourraient facilement doubler leur chiffre d'affaires à court et à moyen terme.

Philosophie de développement

14) La philosophie/l'objectif sous-jacent du développement des principales activités de navigation de plaisance vise à :

offrir un réseau d'installations et de services pouvant répondre aux besoins des trois principales composantes suivantes de la navigation de plaisance :

a) flotte résidente;
b) activité de passage par des bateaux non résidents; et
c) bateaux nolisés/excursions organisées.

Stratégie de développement

15) La stratégie proposée de navigation comprend les deux composantes suivantes :

a) Développement des produits; et
b) Marketing.

16) Le développement des produits propose les principaux services et installations à mettre sur pied pour combler les lacunes par rapport au nombre et à la nature des installations actuelles. Ces lacunes ont trait aux éléments suivants : a) la nature et le genre de services disponibles à certaines des installations actuelles; et b) l'absence d'installations et de services de marina dans certains endroits clé. Le développement des produits propose également la

désignation d'un réseau d'installations non récréatives à titre de "ports de refuge" à l'intention des plaisanciers qui doivent affronter de mauvaises conditions météorologiques.

17) La composante "marketing" de la stratégie comprend une série détaillée de lignes directrices concernant la promotion de la navigation. Elle comprend l'établissement de lignes directrices (tableau 5.1) relatives aux régions de marché géographique primaires et secondaires pour chacune des trois composantes de navigation notées dans la philosophie de développement de base (Point 14).

Installations de navigation stratégiques

18) Les figures 2.1 et 2.2 illustrent le réseau proposé d'installations de navigation de plaisance stratégiques. Il faut reconnaître que bon nombre de ces emplacements hautement prioritaires sont déjà bien aménagés et offrent un bon service aux navigateurs. Le classement par priorité des installations de navigation visant principalement à répondre aux besoins de base des navigateurs est présenté à la figure 2.3. Ces priorités devraient être étudiées en même temps que les programmes d'aménagement proposés pour chacun des emplacements qui sont expliqués en détail dans le chapitre 4.0.

19) Les priorités en matière d'amélioration ont également été évaluées en fonction des aspects touristiques de la navigation de plaisance. Ce classement supplémentaire (tableau 2.1) a été établi en fonction de l'activité de navigation de passage (embarcations résidentes et non résidentes), des caractéristiques de bateaux nolisés/des excursions organisées et de toute caractéristique unique ou spéciale

Tableau 2.1

GROUPEMENTS PRIORITAIRES FONDES
SUR LES EFFETS TOURISTIQUES POSSIBLES

Groupe prioritaire	Installations/Emplacement
1	Royal Kennebecasis Yacht Club
	Gagetown (Marina Colpitts)
	Marina de Saint John
	Douglas Harbour
	St. Andrews
2	Belleisle Bay
	North Head
	Port extérieur de Saint John
	Fredericton
	Marina municipale de Shediac
	Bas-Caraquet
3	Bathurst
	Bouctouche
4	Pointe-du-Chêne
	Dipper Harbour
	Oromocto
	Cocagne
	Richibucto
	Shippagan
5	Rothesay
	Club de bateaux motorisés de Saint John
	Douglastown

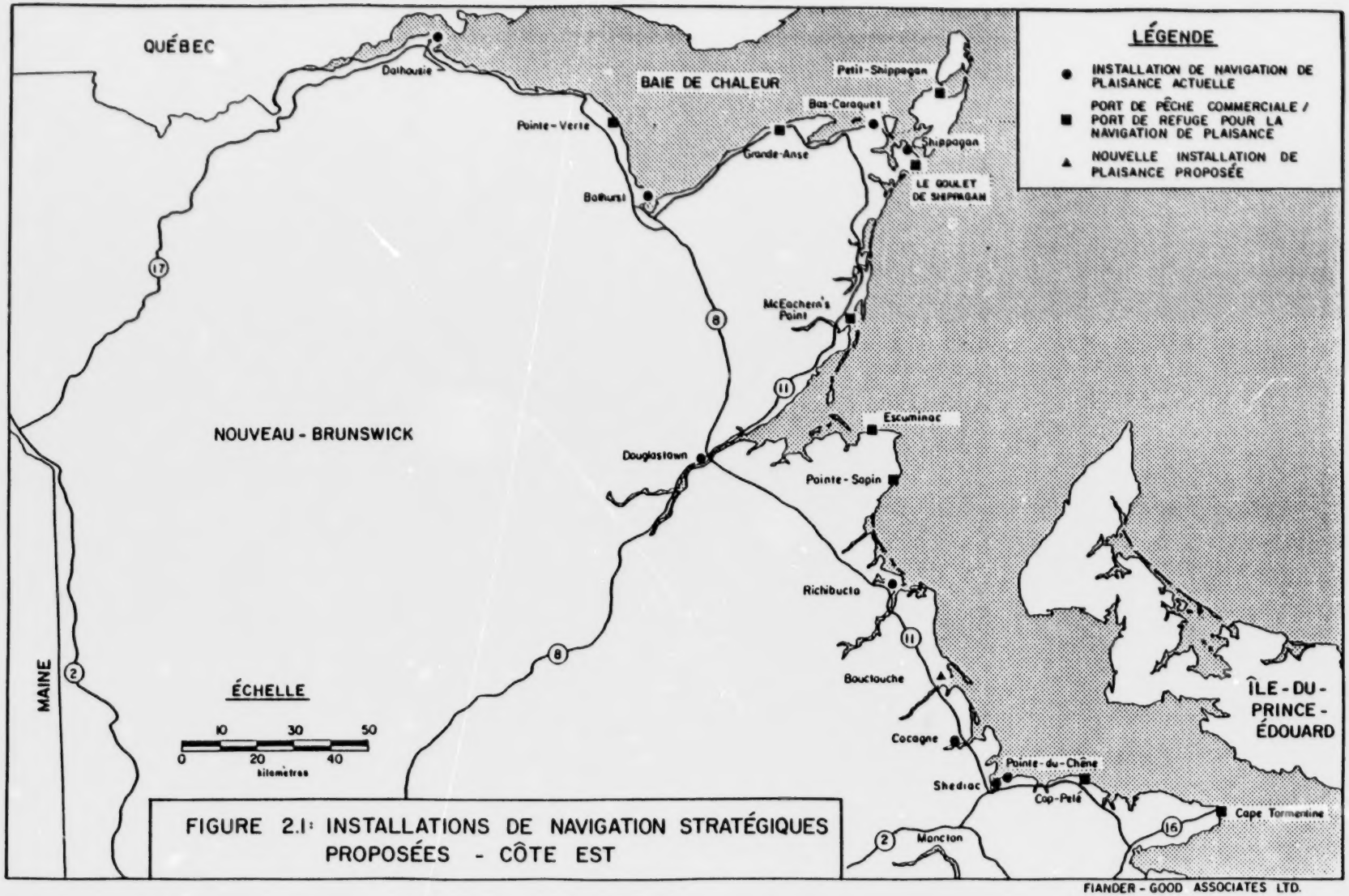


FIGURE 2.1: INSTALLATIONS DE NAVIGATION STRATÉGIQUES PROPOSÉES - CÔTE EST

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

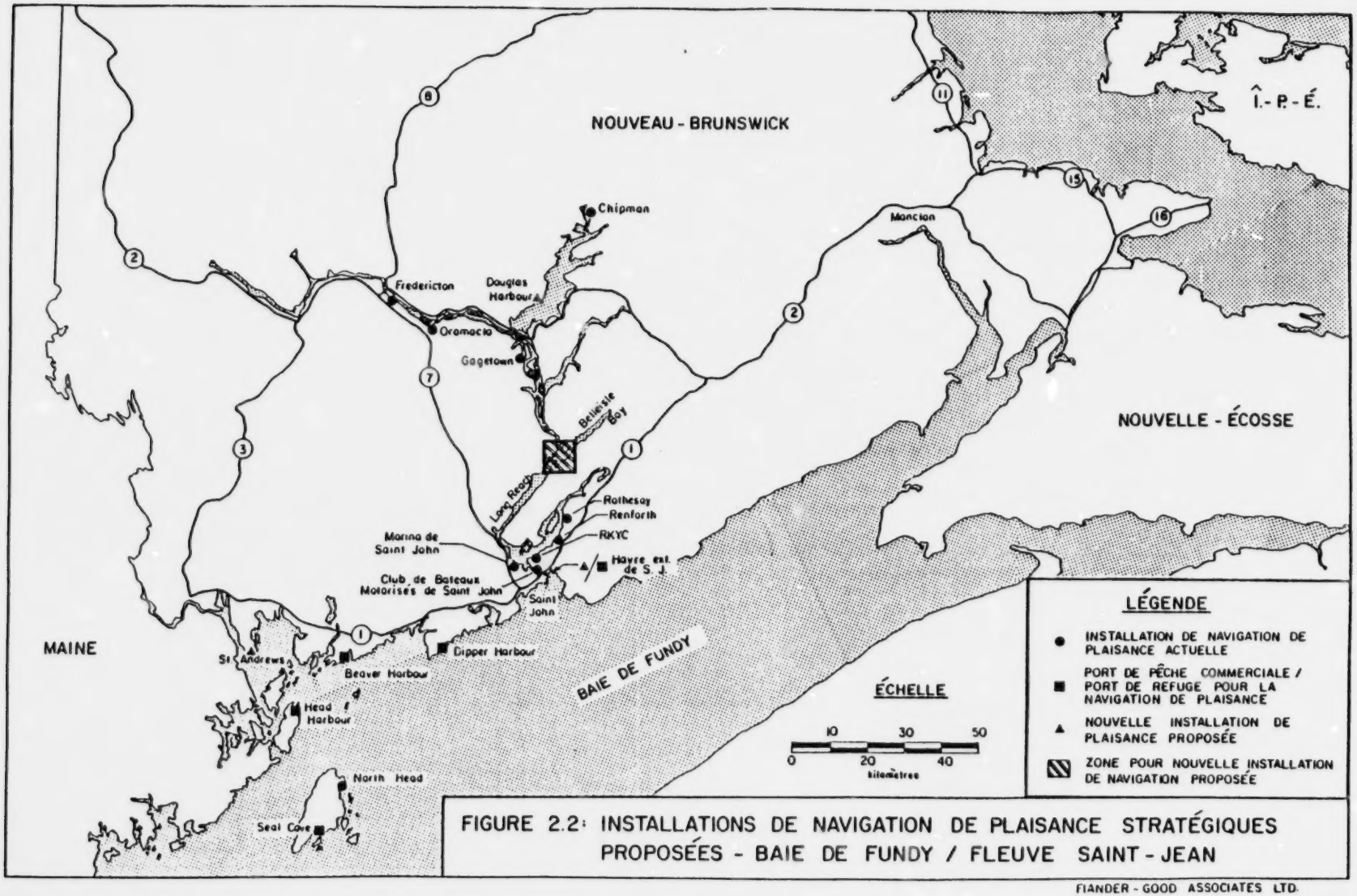


FIGURE 2.2: INSTALLATIONS DE NAVIGATION DE PLAISANCE STRATÉGIQUES PROPOSÉES - BAIE DE FUNDY / FLEUVE SAINT - JEAN

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

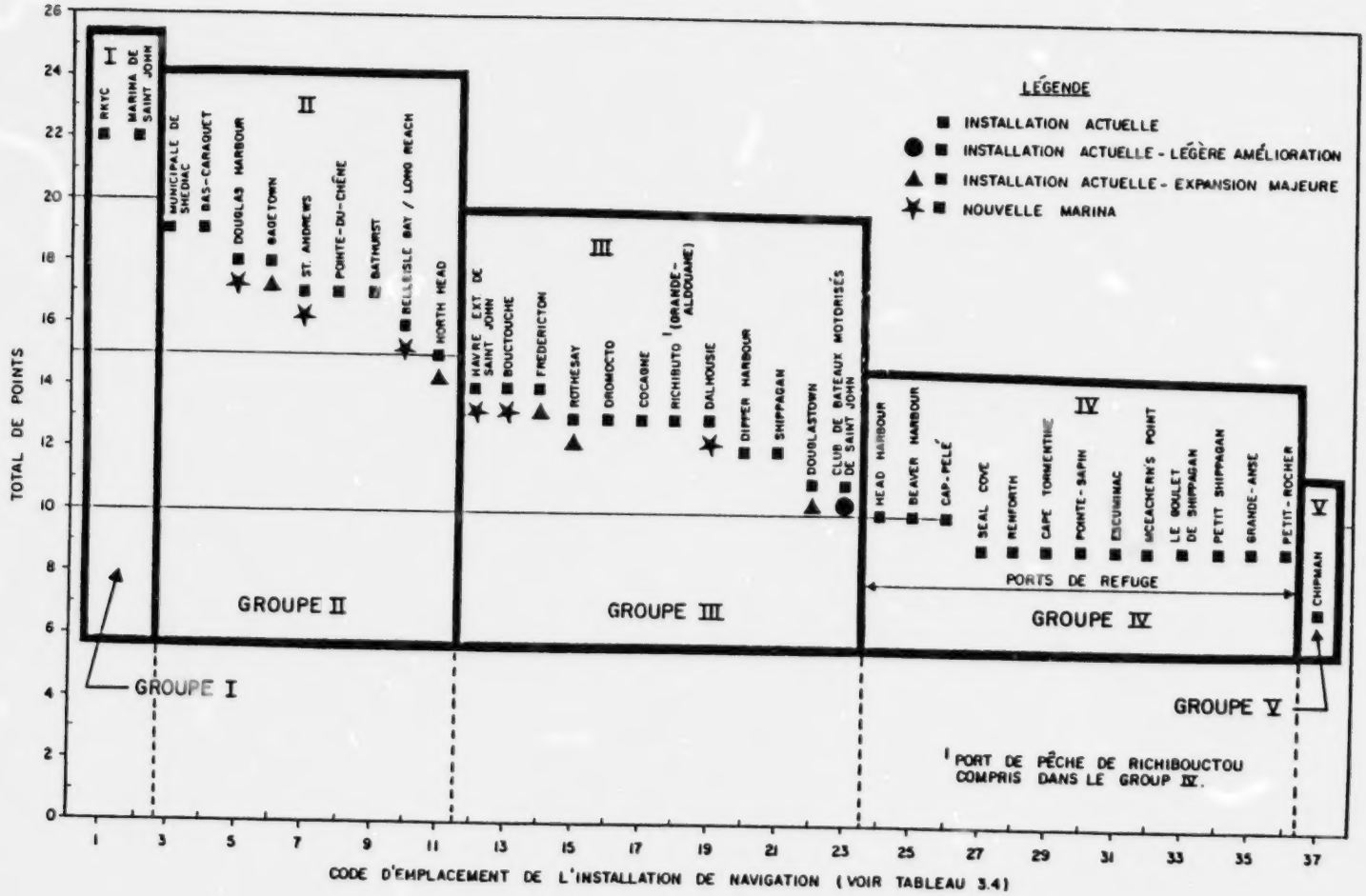


FIGURE 2.3: CLASSEMENT PRIORITAIRE DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION

complémentaire de la navigation et des retombées touristiques côtières y compris la mise en valeur des zones de destination touristique actuelles.

Programmes de développement des produits

20) La composante "développement des produits" de la stratégie de navigation comprend une description détaillée des améliorations à apporter aux principales installations ainsi que l'identification des éléments des installations secondaires de navigation à améliorer. Les descriptions détaillées du programme d'installations principales de navigation sont résumées au tableau 4.2. Les éléments secondaires du programme d'installations de navigation comprennent :

a) Maintien d'une partie du réseau actuel de quais dispersés dans le système du fleuve Saint-Jean/de lacs (figure 4.19);

b) Evaluation des incidences d'un réseau de rampes de halage adéquat pour les petits bateaux de croisière remorquables;

c) Aménagement de postes d'amarrage dans les zones d'ancrage (figure 4.20); et

d) Banque de terrain (ou autres mesures protectrices convenables) pour les zones en bordure de l'eau qui constituent des ressources récréatives naturelles uniques et présentent un potentiel élevé d'utilisation publique.

Stratégie de marketing

21) La composante marketing de la stratégie explique les lignes directrices qui pourraient favoriser le développement des segments du marché primaire et secondaire pour les trois composantes de la navigation de plaisance. La mise en oeuvre du plan d'aménagement proposé nécessitera un effort concerté de la part du secteur privé

Tableau 2.2

RESUME DES ELEMENTS DU COOT DE LA STRATEGIE DE NAVIGATION

Point	Coût ($ de 1986 x par million) Coût	Coût cumulatif
A. DEVELOPPEMENT DES PRODUITS		
1. Principales installations de navigation (figure 2.3)		
a) Groupe prioritaire I	1,25 à 1,35	1,25 à 1,35
b) Groupe prioritaire II	3,81 à 4,11	5,06 à 5,46
c) Groupe prioritaire III	4,12 à 5,15	9,18 à 10,61
d) Groupe prioritaire IV	0,01	9,19 à 10,62
e) Groupe prioritaire V	0,00	9,19 à 10,62
2 Eléments de navigation secondaires		
a) Amélioration/maintien des quais du fleuve Saint-Jean (figure 4.19)	0,015	0,015
b) Exigences de l'étude du réseau de rampes de halage pour les embarcations de croisière remorquables	0,020	0,035
c) Aménagement de postes d'amarrage dans plusieurs postes d'ancrage grandement utilisés (figure 4.20)	0,015	0,050
d) Banque de terrain réservant des sites clé afin d'assurer l'accès au public	0,150	0,200
B. COMPOSANTE MARKETING		
a) Préparation d'un guide exhaustif sur la navigation de plaisance	0,150	0,150
b) Promotion générale - Phase I	0,150	0,300
c) Promotion générale - Phase II	0,075	0,375

et du (des) gouvernement(s). Les activités de passage (résidentes et non résidentes) offrent le plus grand potentiel d'accroissement des retombées touristiques. La préparation d'un guide exhaustif de la navigation de plaisance constitue l'élément le plus important de la stratégie de marketing. Le tableau 5.1 résume les points rattachés aux lignes directrices visant à promouvoir les installations et les services de navigation ainsi que les caractéristiques naturelles de la région visée par l'étude.

Coût de la stratégie de navigation

22) Le coût total de tous les éléments de la stratégie de navigation de plaisance est de 9,8 millions de dollars à 11,2 millions de dollars (tableau 2.2).

Aspects financiers et économiques

23) L'ensemble de la stratégie de navigation est viable du point de vue économique. Le rapport coût-rendement global (1,06) pour toute la stratégie de développement dépasse la valeur du seuil de rentabilité de 1,0. De plus, le rapport de certains groupes prioritaires d'installations individuelles est considérablement plus élevé. Les rapports coût-rendement pour toutes les installations dans chacun des groupes plus prioritaires (figure 2.3) sont comme suit :

Groupe prioritaire I = 1,41
Groupe prioritaire II = 1,23
Groupe prioritaire III = 0,83

24) Le faible rapport coût-rendement pour les installations du Groupe III est attribuable au coût élevé que pourrait entraîner la relocalisation de la marina à Dalhousie. Si cet élément est retiré du Groupe III, le rapport coût-rendement pour toutes les autres installations dans ce groupe augmente à 1,24. Cela augmente également le rapport coût-rendement global pour toutes les installations des Groupes I à III inclusivement qui passe de 1,06 à 1,32.

25) Les deux observations précédentes révèlent que la stratégie de navigation globale est viable en ce qui a trait à l'impact économique global. Toutefois, la rentabilité financière des aménagements à des endroits précis est largement assujettie au coût de capital rattaché aux besoins en matière d'infrastructure. En général, les revenus que ces installations saisonnières pourraient générer ne sont pas suffisants pour amortir les coûts de capital exigé afin d'aménager les installations/les services nécessaires. La mise en oeuvre réussie des programmes nécessitera la participation du secteur privé/des administrations municipales. Il faudra également que les paliers supérieurs de gouvernement fournissent une importante aide financière. Actuellement, la responsabilité des installations de navigation de plaisance relève de la Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et Océans. Le programme du ministère des Pêches et Océans met largement l'accent sur les installations de pêche commerciale. Par conséquent, il est évident que la mise en oeuvre de la stratégie de navigation de plaisance proposée nécessiterait une participation accrue de la part des paliers supérieurs de gouvernement. L'Entente auxiliaire Canada/Nouveau-Brunswick sur la promotion du tourisme permet une telle participation accrue aux initiatives du secteur privé et des administrations municipales.

26) Les revenus provenant des installations privées et municipales stratégiques de navigation devraient être suffisants pour soutenir l'exploitation et l'entretien continus. La seule exception à cette caractéristique financière générale concerne le besoin possible de travaux de dragage d'entretien à moyen et à long terme à certains endroits.

27) Dans le cas de la plupart des installations comprises dans la stratégie proposée, il faut procéder à l'analyse financière précise d'autres emplacements dans le cadre des travaux de faisabilité concernant l'ingénierie et la conception devant être effectués après la présente étude.

28) En plus des avantages quantifiés dans la présente étude, les installations/services de navigation proposés créeront, pour les autres exploitations touristiques côtières, des avantages qui n'ont pas encore été quantifiés. Ces installations devraient favoriser l'image marine que les récents efforts de promotion touristique pour le Nouveau-Brunswick tentent de créer.

3.0 STRATEGIE PROVINCIALE PROPOSÉE POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

3.1 Introduction

Le présent chapitre propose un plan d'aménagement pour les principales activités de navigation de plaisance. Ce plan a été formulé d'après une évaluation détaillée des divers facteurs rattachés aux activités et aux besoins de navigation de plaisance dans la région visée par l'étude.

Le matériel présenté dans ce chapitre est structuré en une série de sous-sections, chacune portant sur un élément essentiel du plan général provincial de développement de la navigation de plaisance et de sa formulation.

L'étude présente également les priorités en matière d'aménagement des installations à des endroits spécifiques dans l'ensemble de la région visée par l'étude. Ces priorités sont suivies du chapitre 4.0 qui présente les programmes d'amélioration possibles pour chaque installation dans le plan d'aménagement proposé.

3.2 Base de l'élaboration d'une stratégie de navigation

On a obtenu des réponses à un certain nombre de questions clé concernant les activités de navigation de plaisance à la suite d'une recherche de base entreprise au cours de ce projet. Les réponses à ces questions constituent le cadre pour la formulation d'une philosophie/objectif de base en vue du développement de la navigation de plaisance dans la région visée par l'étude. Les questions clé relatives à la formulation d'une stratégie de navigation touchent les domaines suivants :

1) Définition du marché de navigation de plaisance;

2) Etablissement de la justification économique d'une stratégie de navigation de plaisance;

3) Définition d'objectifs réalistes pour une stratégie de navigation de plaisance;

4) Formulation d'une stratégie de base visant à réaliser les objectifs de la stratégie.

3.2.1 Définition du marché de navigation de plaisance

La présente étude a établi les segments suivants du marché primaire de navigation de plaisance :

1) la flotte résidente des principaux bateaux de navigation;

2) l'activité de passage reliée à la navigation par des embarcations de croisière résidentes dans les limites de la région visée par l'étude;

3) l'activité de passage non résidente créée par les embarcations provenant de l'extérieur du Nouveau-Brunswick;

4) bateaux nolisés; et

5) excursions organisées.

Caractéristiques de la flotte résidente

La flotte résidente désigne la majeure partie de la flotte principale globale qui a besoin d'installations.

Le tableau 3.1 présente un résumé de la flotte résidente des principaux bateaux de plus de 20 pieds de longueur qui ont leur port d'attache dans la région visée par l'étude (figure 3.1). La flotte totale représente plus de 1 150 embarcations. Ces embarcations sont réparties de façon à peu près égale entre les voiliers et les bateaux motorisés. Environ 59 pour cent de la flotte a son port d'attache dans la région du fleuve Saint-Jean/la Baie de Fundy. Dans cette région, environ 60 pour cent de la flotte

Tableau 3.1

CARACTERISTIQUES SOMMAIRES DE LA
PRINCIPALE FLOTTE RESIDENTE DE NAVIGATION* (1985)

	Nombre de bateaux d'une longueur de plus de 20 pieds		
Région	Bateaux motorisés	Voiliers	Total
Côte est (Centre/Nord)	244	42	286
Région de Shediac	52	139	191
Côte est - total	296	181	477
Haut du fleuve Saint-Jean (Au-delà de Evandale)	29	58	87
Bas du fleuve Saint-Jean (En dessous de Evandale)	228	312	540
Baie de Fundy	15	35	50
Fleuve Saint-Jean/ Baie de Fundy - Total	272	405	677
Grand total	568	586	1 154

* Ces chiffres comprennent uniquement les embarcations qui sont habituellement amarrées à l'eau à une installation de navigation de plaisance/une marina. Bon nombre d'autres embarcations sont transportées sur le fait d'une voiture/par remorque et mises à l'eau uniquement lorsqu'elles sont utilisées.

principale est constituée de voiliers. Sur la côte est, seulement 38 pour cent environ de la flotte principale est constituée de voiliers.

L'activité de passage crée les principaux besoins de navigation de la flotte résidente. Ces activités représentent un pourcentage élevé de la demande globale puisque la plupart des navigateurs consacrent une bonne partie de leurs activités annuelles de navigation à des excursions d'une nuit et des excursions de longue durée.

Activité de passage par des embarcations non résidentes

La figure 3.2 fait un survol de la région immédiate visée par l'étude et des régions de marché potentielles pour les embarcations de croisière qui peuvent être attirées au Nouveau-Brunswick.

La recherche effectuée dans le cadre de l'étude comportait une évaluation exhaustive des caractéristiques des flottes ayant leur port d'attache dans les provinces et les états avoisinants. Pour cette analyse, on a isolé les caractéristiques de la flotte d'embarcations de croisière* pour les bateaux motorisés et les voiliers dans tous les états/provinces avoisinants identifiés à la figure 3.2.

Le tableau 3.2 est un sommaire des résultats de l'analyse des régions de marché potentiel à partir desquelles on pourrait attirer au Nouveau-Brunswick les embarcations de passage provenant des régions avoisinantes. Ce tableau présente un regroupement des données sur les caractéristiques de la flotte d'embarcations de croisière pour les quatre régions de marché potentiel suivantes :

1) Ile-du-Prince-Edouard;
2) Nouvelle-Ecosse;
3) Québec; et
4) côte nord-est des Etats-Unis.

* Embarcations de croisière désignent celles qui sont d'une longueur de plus de 25 pieds.

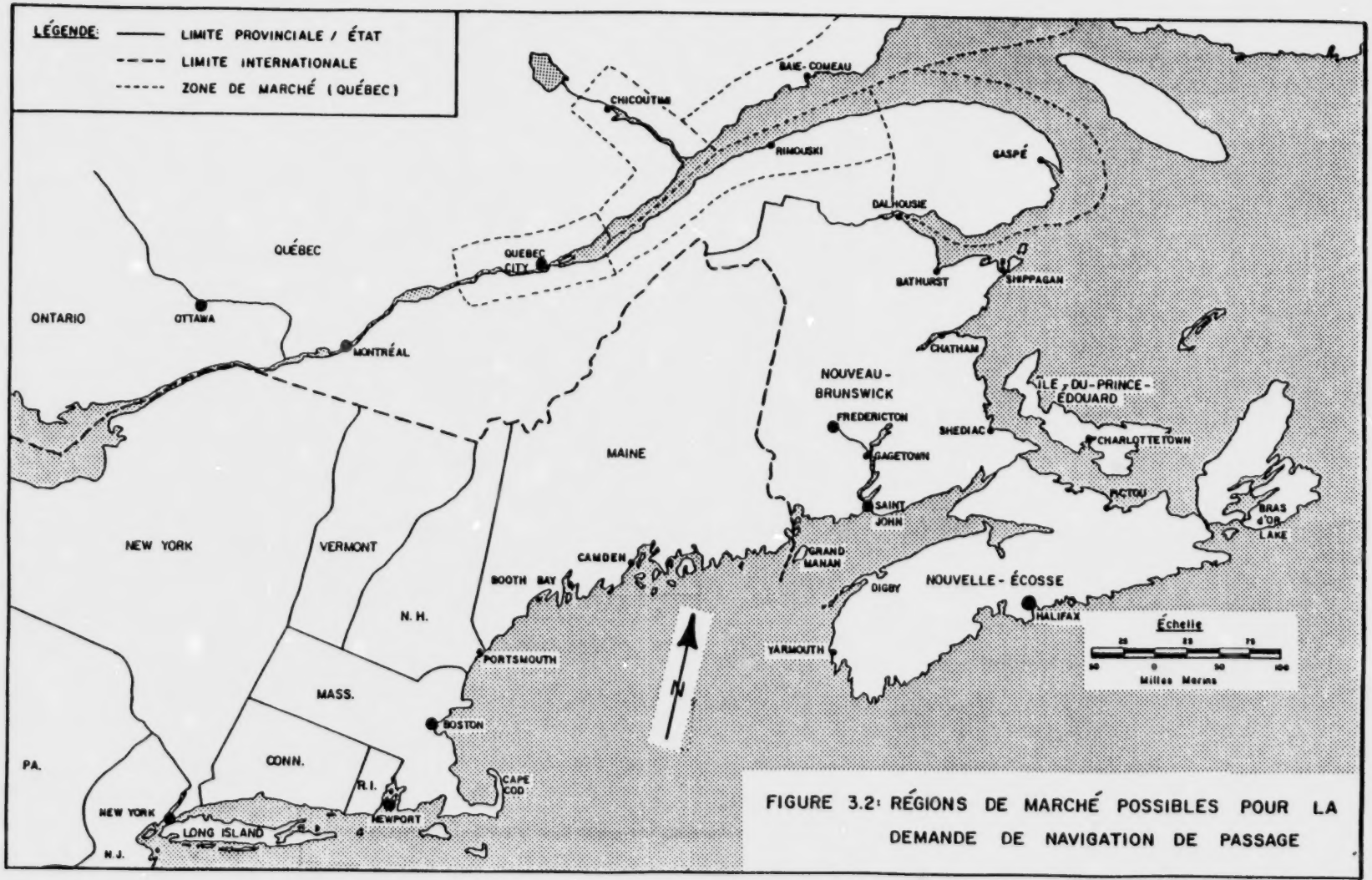


FIGURE 3.2: RÉGIONS DE MARCHÉ POSSIBLES POUR LA DEMANDE DE NAVIGATION DE PASSAGE

FIANDER-GOOD ASSOCIATES LTD.

Tableau 3.2

SOMMAIRE DE LA FLOTTE RESIDENTE DANS LES
REGIONS DE MARCHE POTENTIEL A DIVERSES DISTANCES DE CROISIERE
DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Région de marché potentiel	Nbre d'embarcations de croisière - 1983*		
	Sud-est du N.-B.	Nord-est du N.-B.	Saint John
A 100 milles de :			
- I.-P.-E.	80	0	-
- Nouvelle-Ecosse	135	-	62
- Québec	-	150	-
- Etats-Unis	-	-	-
A 200 milles de :			
- I.-P.-E.	80	80	-
- Nouvelle-Ecosse	208	208	177
- Québec	0	155	-
- Etats-Unis	-	-	4 650
A 350 milles de :			
- I.-P.-E.	80	80	-
- Nouvelle-Ecosse	208	208	1 000
- Québec	470	775	-
- Etats-Unis**	-	-	17 400
A 475 milles de :			
- I.-P.-E.	80	80	-
- Nouvelle-Ecosse	208	208	1 000
- Québec	470	1 100	-
- Etats-Unis***	-	-	47 000

* Les prévisions du Québec sont fondées sur une extrapolation des données de 1979 obtenues à partir de "Analyse de la politique des ports de plaisance, région du Québec", Roche Associés Ltée, Pêches et Océans, février 1980. Les données de 1979 ont été élargies pour tenir compte des valeurs de 1983. Pour la Nouvelle-Ecosse et l'Ile-du-Prince-Edouard, les prévisions portent sur 1985 plutôt que sur 1983. Toutefois, ces chiffres sont relativement faibles comparativement aux valeurs pour les Etats-Unis. Les embarcations de croisière sont celles qui sont d'une longueur de plus de 25 pieds.

** Cela comprend le Maine, le New Hampshire, le Vermont, le Massachusetts et Rhode Island.

*** Cela comprend les états de la Nouvelle-Anglerre notés dans la note de référence ci-dessus plus ceux du Connecticut, de New York et de New Jersey.

Pour fins de comparaison, le nombre d'embarcations de croisière immatriculées dans chacune de ces régions à différentes distances des trois régions générales de destination de la région visée par notre étude a été résumé :

1) Sud-est du Nouveau-Brunswick;
2) Nord-est du Nouveau-Brunswick; et
3) Saint John (entrée au fleuve Saint-Jean).

Les données dans le tableau 3.2 révèlent que les états américains de la côte est représentent un marché potentiel beaucoup plus important que celui des trois provinces avoisinantes au Canada.

Les résultats sont même plus surprenants pour les plus longs trajets. La principale augmentation importante du marché potentiel sur la côte américaine se situe dans la catégorie des trajets de 200 et 350 milles. Pour l'augmentation de cette longueur de trajet, le nombre total d'embarcations de croisière immatriculées dans la zone de marché américaine externe augmente de 4 650 à 17 400 embarcations. De même, l'ampleur du marché potentiel augmente d'un facteur additionnel d'environ 2,7 pour atteindre un total de 47 000 embarcations de croisière dans le cas des trajets d'une longueur de 350 à 475 milles marins.

Contrairement à ce potentiel élevé de la côte américaine, le potentiel de marché maximum des provinces avoisinantes est minime. Même dans cette catégorie des plus longs trajets, la région de Saint John offre le potentiel le plus élevé parmi les provinces canadiennes avoisinantes. Ce potentiel est rattaché au marché de la Nouvelle-Ecosse. La région de la Nouvelle-Ecosse représente une flotte d'embarcations de croisière d'environ 1 000 embarcations. Le potentiel le plus élevé pour la région de la côte du Golfe au Nouveau-Brunswick se trouve dans la région de la côte du Nord-Est qui a un marché d'environ 1 400 embarcations à exploiter.

En analysant les données au tableau 3.2, il importe de reconnaître que ces chiffres représentent la flotte résidente dans les diverses régions de marché potentiel qui sont extérieures à la région visée par notre étude. Cela ne veut pas dire que toutes ces flottes non résidentes voyageraient au

Nouveau-Brunswick. Un pourcentage très minime seulement de ces embarcations pourraient être attirées au Nouveau-Brunswick sur une base annuelle.

En se fondant sur une évaluation détaillée de l'activité de passage actuelle et des flottes de croisière potentielles dans les régions avoisinantes qui pourraient créer une activité de passage à l'avenir, on peut formuler les observations suivantes :

1) Les embarcations non résidentes qui se rendent aux installations le long de la côte est du Nouveau-Brunswick peuvent continuer d'être desservies par les installations qui sont nécessaires pour répondre aux besoins de la principale flotte de navigation de croisière résidente. Pour la côte est, le marché potentiel d'embarcations de croisière non résidentes à des distances de croisière raisonnables n'est pas suffisamment élevé pour justifier l'agrandissement des installations tout simplement dans le but de répondre aux augmentations possibles de l'activité de passage par des embarcations non résidentes.

2) Les régions du fleuve Saint-Jean/de la Baie de Fundy offrent le potentiel le plus élevé en ce qui a trait à l'augmentation du nombre de trajets par des embarcations non résidentes.

3) Le potentiel maximum d'augmentation de l'activité de passage non résidente dans la région du fleuve Saint-Jean/de la Baie de Fundy provient de la côte de la Nouvelle-Angleterre. La principale région de marché comprend les états vers Rhode Island, cet endroit étant compris. La région de marché secondaire serait constituée par les états entre le Connecticut et le New Jersey, inclusivement.

4) En ce qui a trait à certaines installations de navigation de plaisance dans le fleuve Saint-Jean et une partie de la Baie de Fundy, les aménagements de services/installations devraient tenir compte de la nécessité de prévoir une augmentation marginale de la capacité au-dessus de celle qui serait exigée pour la flotte résidente. Cet élément est essentiel afin de répondre à l'activité de passage non résidente potentielle.

Bateaux nolisés

Le nombre d'excursions par des bateaux nolisés au Nouveau-Brunswick est limité. Cette activité est relativement nouvelle mais elle a connu une croissance rapide au cours des dernières années. La majeure partie de l'activité de bateaux nolisés s'est établie vers le début des années 1980, l'entreprise la plus ancienne ayant été établie il y a huit ans. Les entreprises de bateaux nolisés actuelles sont concentrées dans le fleuve Saint-Jean, une entreprise étant située à St. Andrews. A l'exception de la location de petits bateaux et de voiliers pour la journée, il n'y a actuellement aucun service de location de bateaux sans capitaine sur la côte est du Nouveau-Brunswick. Toutefois, cette région offre un potentiel de développement élevé pour ce genre d'entreprises. En plus des entreprises de voiliers nolisés dans la Baie de Fundy et dans le fleuve Saint-Jean, un exploitant offre des services de péniches nolisées dans le fleuve Saint-Jean.

Un total de 14 embarcations (y compris 3 péniches) sont utilisées pour les activités de bateaux nolisés actuelles. Ces entreprises offrent des emplois saisonniers à un certain nombre de personnes. Normalement, la saison de pointe des activités de bateaux nolisés comprend les mois de juillet et août. Les périodes hors saison en juin et en septembre sont également de bonnes périodes pour la plupart de ces exploitations. En particulier, les réservations pour les périodes de fins de semaine sont normalement effectuées au cours de juin et de septembre.

Les caractéristiques spéciales des entreprises de services nolisés varient selon l'exploitation individuelle. Toutefois, certaines observations générales s'appliquent à toutes les exploitations :

1) certains services de bateaux nolisés fonctionnent pendant une période limitée, la plupart ayant réussi à développer un volume de base assez rapidement;

2) la répartition géographique des clients des services nolisés varie d'une année à l'autre. Toutefois, certaines tendances générales sont évidentes. Pour la majeure partie, les services de voiliers

nolisés dans le fleuve Saint-Jean attirent les marchés de l'Ontario, du Québec, de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et des états de la Nouvelle-Angleterre. La région du Massachusetts semble être une source principale de clients de services nolisés de l'est des États-Unis.

3) Le service de péniches nolisées tend à attirer une plus large partie de sa clientèle des provinces du Nouveau-Brunswick et des Maritimes.

4) Les principales raisons qui motivent les services nolisés au Nouveau-Brunswick sont les suivantes :

   a) Le désir des Canadiens de naviguer dans l'Est. Bon nombre de ces personnes connaissent les zones de navigation sur la côte américaine et dans les autres régions du Canada (particulièrement l'Ontario) et désirent tout simplement connaître un autre milieu pour la navigation.

   b) On désire surtout naviguer dans le fleuve Saint-Jean en raison des caractéristiques uniques de ce réseau fluvial intérieur. En général, on connaît ce système à partir d'expériences précédentes ou du fait d'avoir connu d'autres navigateurs qui ont décrit cette région. Les principales attractions du réseau du fleuve Saint-Jean sont la tranquillité, l'ambiance paisible, le non-achalandage et l'absence des délais et des frustrations que l'achalandage entraîne ainsi que l'immense variété des caractéristiques naturelles de ce cours d'eau naturel. Normalement, les clients des services nolisés cherchent une occasion de relaxer dans des endroits privés (notamment faire du "cabotillage"). Ils démontrent essentiellement les mêmes caractéristiques que la plupart des plaisanciers. C'est-à-dire, ils sont intéressés à faire du cabotillage, c'est-à-dire naviguer dans des endroits qui ne sont nécessairement destinés spécifiquement à la navigation plutôt que d'avoir constamment accès à un vaste réseau de marinas avec services complets. Ces gens désirent passer la plupart de leur temps à naviguer dans

des zones plutôt à l'écart de façon à pouvoir s'arrêter pour prendre leur repas et se reposer dans des endroits sécuritaires, paisibles et tranquilles. De même, ils préfèrent s'arrêter pour passer la nuit à des anses protégées à l'écart où ils peuvent en toute sécurité jeter l'ancre ou amarrer leur bateau.

5) Bien que les clients des services nolisés ne cherchent pas généralement à avoir constamment accès à un vaste réseau de marinas avec services complets, certaines caractéristiques rendraient le réseau fluvial plus attrayant pour ce groupe. Les principaux besoins en matière de services de marina améliorés ont été incorporés dans les programmes d'aménagement généraux visant les installations principales de navigation de plaisance décrites en détail au chapitre 4.0.

Excursions organisées en bateau

Un autre élément important de la navigation de plaisance qui apporte une contribution significative à l'économie saisonnière de la province est celle associée aux excursions organisées en bateau. Ce volet comprend les visites touristiques, la pêche et l'observation des baleines. L'observation des baleines est limitée à la Baie de Fundy, les excursions de pêche étant limitées principalement aux deux endroits suivants :

1) à la Baie de Chaleur; et
2) dans une mesure moindre, à St. Andrews.

On offre des excursions organisées à 11 endroits dans les eaux côtières et dans les rivières au sein de la région visée par l'étude. Il existe 13 entreprises d'excursions organisées dont 7 sont situées sur la côte est. Trois des quatre entreprises d'excursions organisées sur la Baie de Fundy fonctionnent à partir de St. Andrews. L'autre exploitation offrant des excursions organisées dans la Baie est le service d'observation de baleines qui fonctionne à partir de North Head à Grand Manan.

Les entreprises du fleuve Saint-Jean sont situées à Saint John et à Fredericton. Les services de Saint John comprennent la visite guidée du port et de la rivière qui est offerte à partir de la marina de Saint John à Ketepec. L'autre service d'excursions sur la rivière est rattaché au bateau à aubes, le Pioneer Princess, qui a été en service pendant les deux dernières saisons à Fredericton/Oromocto.

Ces entreprises assurent un nombre substantiel d'emplois à temps partiel au cours de la saison de navigation de plaisance. Bien que bon nombre de ces activités connaissent leur période de pointe au cours de la principale saison de navigation en juillet et août, plusieurs sont prolongées au moins sur une base moins fréquente aux périodes de juin, septembre-octobre. Dans l'ensemble, les services d'excursions/de pêche offerts au cours de la période de 1985 ont eu un impact positif important sur l'activité générale de navigation de plaisance. Ce qui est plus important encore, ces activités offrent un potentiel évident relativement à de nouveaux et de meilleurs services à plusieurs endroits dans la région visée par l'étude.

L'infrastructure de base qui s'impose pour répondre aux services d'excursions et aux services nolisés a été incluse dans les besoins d'infrastructure présentés dans le cadre du Programme d'amélioration des principales installations décrit au chapitre 4.0. De plus, ces entreprises doivent pouvoir bénéficier d'une promotion et d'une publicité accrues.

3.2.2 Justification économique d'une stratégie de navigation de plaisance

Les travaux effectués dans le cadre de la présente étude ont révélé que les répercussions économiques directes de la navigation de plaisance sur l'économie régionale et provinciale sont considérables.

Les participants résidents de la navigation qui possèdent la flotte principale d'embarcations effectuent des dépenses annuelles totales qui se chiffrent à des millions. Les dépenses effectuées par ce groupe comprennent les coûts reliés aux articles nécessaires pour les embarcations, aux articles des trajets (carburant et autre) et à l'achat des embarcations. Ces dépenses

ne sont pas rattachées directement aux biens et services créés dans la province. Toutefois, on estime à plus de 4,6 millions de dollars annuellement, le total des dépenses effectuées par ce groupe pour les biens et services mentionnés dans le présent paragraphe et qui sont achetés au Nouveau-Brunswick. Les répercussions économiques générales des dépenses effectuées par les plaisanciers résidents créent plus de 100 emplois à temps plein et génèrent 1,3 million de dollars annuellement en revenus fiscaux pour la province et environ 1,2 million de dollars annuellement en revenus fiscaux pour le gouvernement fédéral.

L'apport économique annuel total que les trois principales composantes de la navigation de plaisance comprises dans cette étude ont représenté en 1985 est de l'ordre de 5,25 millions de dollars répartis comme suit :

a) 4,6 millions de dollars en dépenses annuelles effectuées par des navigateurs résidents pour les biens et services achetés au Nouveau-Brunswick;

b) 0,2 à 0,25 million de dollars annuellement en dépenses effectuées au Nouveau-Brunswick par les visiteurs sur des embarcations de passage non résidentes; et

c) 0,42 million de dollars annuellement en dépenses effectuées par les participants à des excursions organisées en bateau et à des trajets en bateaux nolisés.

Vu le potentiel d'expansion prévu expliqué dans les parties suivantes, le total des dépenses annuelles pour les biens et les services achetés au Nouveau-Brunswick effectuées par les trois principales composantes de la navigation de plaisance pourrait augmenter à environ 7,5 millions de dollars (1986) dans les 5 prochaines années. L'activité de passage non résidente et les excursions organisées/bateaux nolisées pourraient représenter plus de 1,5 million de dollars de ce total annuel.

3.2.3 Objectifs d'une stratégie provinciale pour la navigation de plaisance

Vu le niveau d'activité et le potentiel actuel de développement des trois principales composantes de la navigation de plaisance au Nouveau-Brunswick, on considère les objectifs suivants comme étant réalistes :

1) En assurant des services et des installations adéquats, l'augmentation de la flotte résidente d'embarcations de plaisance de première classe devrait être de 5 pour cent par année. On prévoit également que la tendance se maintiendra vers une augmentation marginale de la taille moyenne des embarcations. La tendance à l'avenir devrait être vers une augmentation légèrement plus élevée de bateaux motorisés comparativement aux voiliers. Un des objectifs de la stratégie de navigation devrait consister à s'assurer que les améliorations des services et des installations de base de la navigation de plaisance répondent adéquatement aux exigences en matière de ports d'attache pour cette flotte de taille primaire résidente.

2) La flotte résidente de taille primaire représentait un total d'environ 1 150 embarcations en 1985. La plupart de ces embarcations (particulièrement celles dans les régions du fleuve Saint-Jean/de la Baie de Fundy) participent grandement à l'activité de passage. En général, plus de la moitié du total des jours de navigation ont été effectués lors de trajets de navigation d'une durée de plus d'une journée. Un des objectifs de la stratégie de navigation devrait consister à accroître les possibilités d'activité de passage pour les embarcations résidentes.

3) L'activité de passage non résidente en 1985 a bénéficié de la visite d'un total de 370 embarcations non résidentes. Environ 170 de ces embarcations non résidentes étaient des embarcations américaines visitant la Baie de Fundy et le fleuve Saint-Jean, les 200 autres embarcations non résidentes ayant visité la côte est. Ce fleuve est une destination établie de navigation pour bon nombre de

plaisanciers américains. Ce groupe représente le principal segment du marché non résident. Cette activité de passage par des embarcations américaines dans le système du fleuve Saint-Jean et la Baie de Fundy offre un potentiel important de développement pour l'avenir. Ce potentiel est créé par la proximité des régions du fleuve/de la Baie aux grandes flottes d'embarcations de croisière résidentes le long de la côte de la Nouvelle-Angleterre. D'autre part, l'activité par des embarcations non résidentes sur la côte dépend des flottes d'embarcations de croisière relativement limitées dans l'Ile-du-Prince-Edouard et dans des parties de la Nouvelle-Ecosse et du Québec. La flotte limitée dans ces régions constitue une contrainte critique par rapport au degré de développement que l'activité de passage par des embarcations non résidentes peut atteindre sur la côte est. Par conséquent, le système du fleuve Saint-Jean devrait être la principale dible de nos efforts visant à accroître l'activité de passage par des embarcations non résidentes. Les efforts visant à accroître cette activité devraient être centrés sur la côte de la Nouvelle-Angleterre. La principale région de marché devrait être les états entre le Maine et Rhode Island inclusivement.

4) Bien que les niveaux actuels de visite par des embarcations américaines non résidentes se situent seulement à 170 bateaux par année, on prévoit que, grâce à une promotion adéquate, ce nombre pourrait augmenter facilement à plus de 500 bateaux par année. Un tel accroissement augmenterait la participation totale de la flotte américaine non résidente à plus de 40 pour cent de la principale flotte de navigation totale dans la Baie de Fundy et dans le fleuve Saint-Jean. Cela permettrait de tirer des bénéfices considérables créés par les dépenses effectuées pendant que les embarcations non résidentes sont dans la province. Pour le réseau du fleuve Saint-Jean, l'objectif devrait être d'accroître l'activité de passage non résidente d'au moins deux à trois fois. Pour la côte est, on devrait viser à répondre à la croissance nominale de l'activité de passage non résidente.

5) Bien que la flotte totale non résidente soit relativement considérable comparativement à la flotte résidente, les embarcations non résidentes ne créeraient pas la même demande proportionnelle d'installations principales de navigation de plaisance. Cette situation s'explique par le fait que la flotte non résidente dans la région visée par l'étude à un moment donné serait répartie dans l'ensemble du cours d'eau. Cela devrait inciter à vouloir aménager un réseau d'installations et de services de navigation qui répondrait aux besoins des embarcations de passage non résidentes et en même temps aux besoins de base qui à court terme continueront d'être créés principalement par la flotte résidente.

6) Les embarcations non résidentes doivent avoir accès à des installations de marina qui offrent une gamme générale de services y compris l'approvisionnement en carburant (diesel et essence), eau, glace et possibilité d'accès général à l'eau/à la terre. Dans une mesure limitée, ces embarcations de passage auraient besoin également de postes de mouillage et d'amarrage temporaires. Toutefois, la plupart des bateaux de la flotte non résidente qui effectuent des excursions d'une nuit passent la nuit à des postes d'ancrage isolés et éloignés. Cette caractéristique illustre l'une des principales raisons pourquoi les embarcations non résidentes visitent le réseau du fleuve Saint-Jean. C'est-à-dire qu'elles désirent profiter de la tranquillité, du décor naturel et de l'éloignement du réseau fluvial. Par conséquent, il faudrait viser à offrir suffisamment d'installations de marina pour répondre aux besoins de base des flottes résidentes et non résidentes sans agrandir les installations et les services à un niveau qui détruirait la beauté primitive et naturelle des régions de navigation actuelles.

7) Les entreprises de services nolisés se développent pour les mêmes raisons que celles qui expliquent l'accroissement de l'activité de passage par des embarcations de croisière non résidentes. De même, les excursions organisées se développent en raison de l'intérêt manifesté récemment pour les visites touristiques et les excursions

de pêche. Ces deux activités offrent un potentiel intéressant, mais elles ont reçu peu d'attention auparavant en ce qui a trait aux efforts de marketing et de promotion. Il est évident que le principal objectif de la stratégie provinciale de navigation devrait consister à accroître les possibilités d'expansion des services d'excursions organisées et de bateaux nolisés.

3.2.4 Réalisation des objectifs de la stratégie de navigation

Cette partie porte sur la principale préoccupation qui consiste à déterminer les deux genres de stratégies de développement exigées pour réaliser les objectifs cités ci-dessus.

La stratégie qui permettra de réaliser les objectifs de développement de navigation de plaisance peut comprendre deux composantes :

1) Développement des produits : Il fait appel à la participation du secteur privé et des administrations municipales qui devraient offrir les services et les installations de base exigés pour répondre aux activités de passage et aux activités au port d'attache des embarcations résidentes ainsi qu'aux activités de passage des embarcations non résidentes. Cela comprendrait également la prestation de services et d'installations adéquats pour répondre aux services de bateaux nolisés et d'excursions organisées.

2) Marketing : Cela entraîne l'établissement d'une série de lignes directrices de marketing qui pourraient être utilisées conjointement par le secteur privé/les administrations municipales et les hauts paliers de gouvernement afin de promouvoir les installations et les services qui sont disponibles et les caractéristiques naturelles qui constituent les principales attractions de la région visée par l'étude.

3.3 Philosophie/objectif de développement de base de la navigation de plaisance au Nouveau-Brunswick

La principale composante de l'impact économique et la principale source de la demande d'installations principales de navigation de plaisance au Nouveau-Brunswick proviennent de la flotte résidente. En même temps, les activités de passage non résidentes et les services de bateaux nolisés et d'excursions organisées représentent une importante contribution pour l'économie. Les observations signalent ci-dessus que la philosophie de base qui sous-tend une stratégie provinciale pour la navigation de plaisance au Nouveau-Brunswick devrait être la suivante :

> Offrir un réseau d'installations et de services pouvant répondre aux besoins des trois principales composantes suivantes de la navigation de plaisance :
>
> a) flotte résidente;
> b) activité de passage par les embarcations non résidentes; et
> c) services de bateaux nolisés/excursions organisées.

3.4 Définition des principaux besoins de navigation de plaisance

Vu la philosophie/l'objectif de base cité ci-dessus de la stratégie de navigation, on a établi un cadre pour le plan provincial de développement de la navigation de plaisance. Notre attention a donc porté sur les trois composantes de la navigation de plaisance. Les besoins relatifs au port d'attache et à l'activité de passage de la flotte résidente ont été étudiés explicitement. Lorsque cela convenait, on a également tenu compte des besoins de l'activité de passage de la flotte non résidente. Les besoins uniques des services de bateaux nolisés/d'excursions organisées ont aussi été étudiés.

Dans l'ensemble, l'étude de ces facteurs a mené à la définition d'un réseau de services et d'installations de navigation pouvant répondre aux besoins/exigences des plaisanciers que l'on a considérés au cours de cette étude. Subséquemment, une série de priorités a été établie pour les divers

éléments de la composante du développement des produits de la stratégie provinciale de développement. Ces priorités, combinées avec les éléments du système identifié dans les programmes de développement de base et avec un plan de marketing adéquat, constituent une stratégie globale d'aménagement des services et installations de navigation de plaisance.

La composante des services/installations de la stratégie de navigation de plaisance est fondée sur l'évaluation des principaux besoins relativement aux éléments de base de l'activité de navigation de plaisance dans l'ensemble des diverses sous-régions de la région visée par l'étude. Cette évaluation a mis l'accent sur les besoins potentiels et actuels en matière de port d'attache et d'activité de passage de la flotte résidente. Egalement, l'activité de passage non résidente actuelle et future et les services de bateaux nolisés/d'excursions organisées ont été étudiés, lorsque cela convenait. Cela a entraîné l'évaluation de l'emplacement des activités de la flotte et du lieu de résidence des propriétaires de la flotte.

La figure 3.1 montre l'emplacement des installations actuelles de navigation de plaisance. Ces installations sont situées près des concentrations de population qui possèdent la principale flotte de navigation de plaisance résidente.* Chacun de ces endroits/installations a été étudié en ce qui a trait aux critères d'évaluation suivants :

1) taille de la flotte résidente (port d'attache);

2) potentiel de croissance de la flotte résidente (port d'attache);

3) niveau actuel de l'activité de passage (par les embarcations résidentes et non résidentes);

4) niveau potentiel futur de l'activité de passage (résidente et non résidente);

---

* La principale flotte résidente est celle qui comporte des embarcations d'une longueur de plus de 20 pieds.

5) rôle des ports/des installations à titre de ports de refuge pour les bateaux de plaisance par mauvais temps;

6) rôle actuel et potentiel par rapport aux services de bateaux nolisés/excursions organisées; et

7) caractéristiques spéciales ou uniques pour chaque installation/emplacement.

L'évaluation à ce stade a été fondée sur l'emplacement général en question plutôt que sur les lieux spécifiques dans une région donnée. Cela s'applique à une situation où plus d'un lieu peut convenir ou lorsqu'il est possible de relocaliser les installations existantes.

Il faudrait noter que l'évaluation de la demande actuelle a entraîné l'identification de certaines installations supplémentaires potentielles qui sont jugées nécessaires pour combler les lacunes de base apparentes dans quelques régions. Chacune des installations nouvelles proposées et actuelles a été évaluée d'après un barème de pointage qui utilise les sept critères ci-dessus.

3.5 Définition des principales installations dans le plan provincial de navigation stratégique

Les principales installations dans le plan de développement de navigation stratégique sont identifiées aux figures 3.3 et 3.4. Bon nombre de ces installations existent mais ont besoin d'être agrandies. Toutefois, certaines installations principales n'existent pas actuellement. On considère ces nouvelles installations nécessaires pour corriger de graves lacunes dans les services actuellement accessibles aux flottes de navigation de plaisance non résidentes et résidentes au sein des régions identifiées. Les deux types de nouvelles installations qui ont été proposées pour combler les principales lacunes sont :

a) désignation de ports de refuge à des emplacements stratégiques dans les eaux côtières (et dans une mesure limitée, dans le système du fleuve Saint-Jean); et

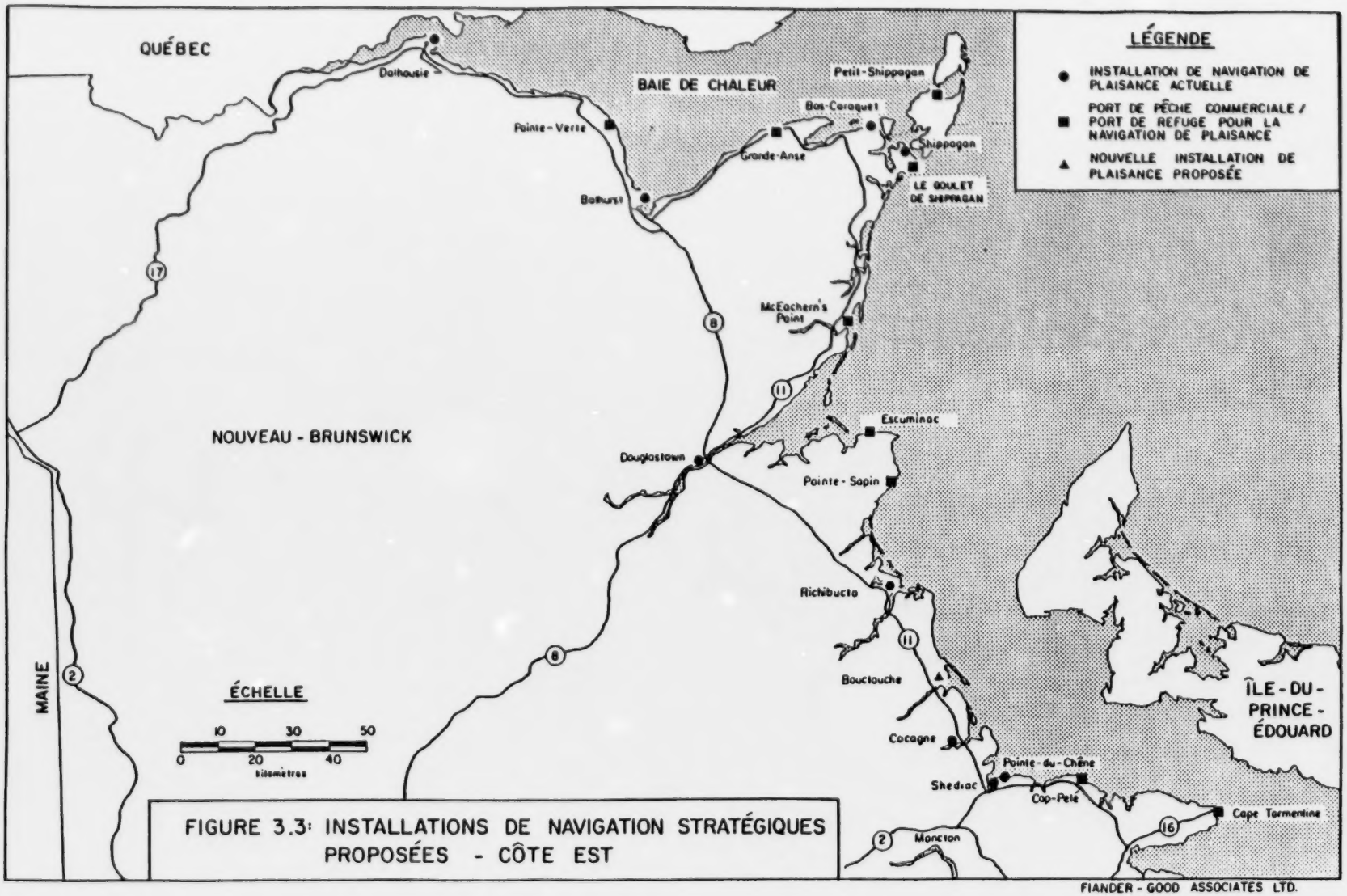


FIGURE 3.3: INSTALLATIONS DE NAVIGATION STRATÉGIQUES PROPOSÉES - CÔTE EST

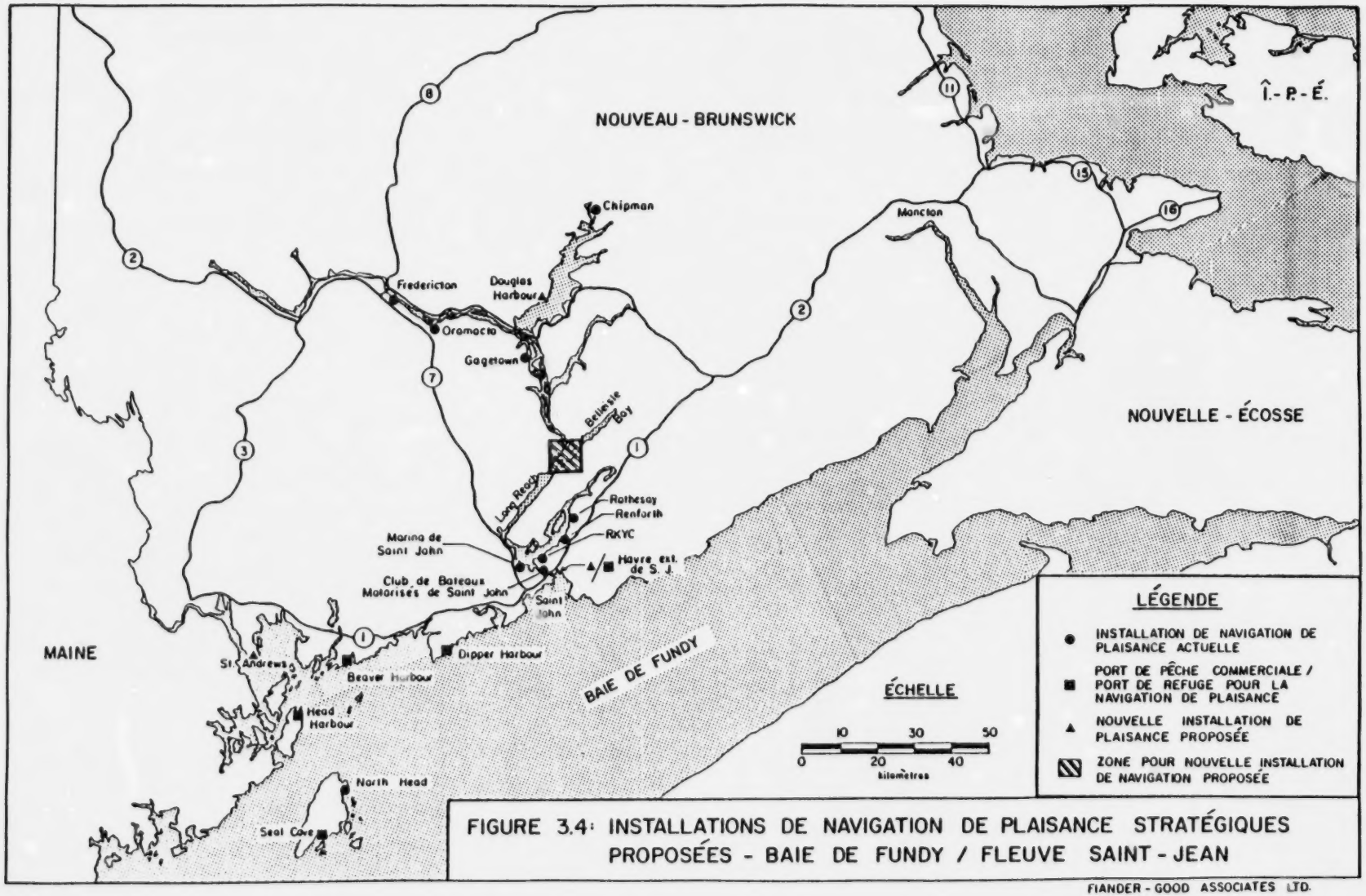


FIGURE 3.4: INSTALLATIONS DE NAVIGATION DE PLAISANCE STRATÉGIQUES PROPOSÉES - BAIE DE FUNDY / FLEUVE SAINT-JEAN

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

b) prestation de marinas avec services généraux à des endroits clé spécifiques.

Le type et le degré de services qui devraient être fournis aux marinas actuelles et aux nouvelles marinas proposées sont décrits dans le chapitre 4.0. Toutefois, cette partie explique brièvement pourquoi ces deux types d'installations sont essentielles au plan provincial de développement global pour la navigation de plaisance.

Les éléments cruciaux des services de navigation sont rattachés aux possibilités d'obtenir refuge lors des mauvaises conditions météorologiques qui peuvent surgir pendant des périodes de mauvais temps. Cet aspect est surtout important dans la partie côtière de la région visée par notre étude. Le concept de ports de refuge est également important dans certaines régions du fleuve Saint-Jean (notamment Grand Lac, Long Reach et Grand Bay).

Etant donné l'importance des ports de refuge pour la création d'un milieu de navigation sécuritaire, on a accordé une attention spéciale à ce facteur dans le plan d'aménagement d'installations de navigation. De plus, en étudiant ce facteur comme principal critère d'évaluation, on a inclus un certain nombre d'endroits qui actuellement n'offrent pas de services précis aux plaisanciers.

Les installations dont la désignation à titre de ports de refuge est proposée en ce qui a trait aux activités de navigation de plaisance ont été incluses dans l'évaluation globale des priorités. Ces installations sont illustrées aux figures 3.3 et 3.4 qui identifient également les emplacements où pourraient être situées les nouvelles installations de navigation proposées ainsi que les emplacements où les installations doivent être améliorées.

La sélection des emplacements qui devraient être désignés à titre de ports de refuge est fondée sur les critères suivants :

1) efforts visant à offrir aux navigateurs une possibilité de refuge dans les cours d'eau qui sont exposés, à une distance d'environ 30 milles marins; et

2) évaluation des conditions générales des installations portuaires actuelles pour la pêche commerciale (y compris les quais, les possibilités de mouillage, la profondeur de l'eau dans le havre, la profondeur de l'eau dans les abords du havre et les caractéristiques concernant l'accès aux abords et aux entrées du havre pendant les tempêtes).

L'évaluation globale a également porté sur l'aménagement de nouvelles installations dans des régions qui présentent une importante lacune évidente. Les installations de marina proposées qui sont identifiées aux figures 3.3 et 3.4 sont situées à :

a) Bouctouche;

b) Douglas Harbour;

c) A proximité de l'intersection de Belleisle Bay et de Long Reach;

d) Port extérieur de Saint John (notamment en dessous des chutes réversibles); et

e) St. Andrews.

La liste ci-dessus contient les emplacements où l'aménagement de nouvelles installations de navigation de plaisance est jugé nécessaire. L'évaluation globale des priorités à ces endroits ainsi qu'à tous les autres endroits illustrés dans les figures 3.3 et 3.4 est abordée dans la partie 3.6.

Une nouvelle installation est proposée à Bouctouche en raison de la nécessité d'accueillir une flotte locale actuelle d'environ 50 bateaux. Les propriétaires de ces bateaux ont également manifesté leur intention de participer à ce genre d'aménagement en faisant un dépôt afin d'aider la mise sur pied des installations en question. Ils se sont aussi engagés par écrit à verser le reste de leurs contributions avant le début de l'aménagement d'une telle installation.

On a également désigné Douglas Harbour pour l'aménagement d'une installation parce que c'est actuellement un port d'attache pour plus de 30 bateaux ainsi que le principal port de refuge sur un grand cours d'eau dans le Grand Lac. De plus, ce port constitue une halte principale pour les embarcations de passage non résidentes et résidentes.

Les installations de marina avec services complets disponibles dans la partie du milieu du réseau du fleuve Saint-Jean présentent des lacunes fondamentales. Bien qu'il existe diverses options en ce qui a trait à l'emplacement précis où cette installation pourrait être aménagée, l'emplacement général d'une telle installation a été identifié dans le plan d'aménagement. L'emplacement logique d'une telle installation est à proximité de l'intersection de Long Reach et de Belleisle Bay (figure 3.4). Cette installation est proposée en raison d'un certain nombre de facteurs qui comprennent les suivants :

1) Il y a un manque actuellement d'installations de navigation de plaisance pour une flotte d'environ 40 à 50 embarcations qui ont leur port d'attache à Belleisle Bay;

2) La distance entre les installations de navigation de plaisance actuelles entre Saint John et la région de Grand Lac/Douglas Harbour/Gagetown est énorme. La distance entre les installations actuelles est plus élevée que la distance que les voiliers peuvent parcourir dans une journée dans des conditions normales de navigation.

3) Il faut offrir une installation à environ à moitié chemin entre les marinas actuelles à Saint John et Gagetown afin d'avoir une distance raisonnable entre les marinas, étant donné l'activité importante des flottes non résidentes et résidentes sur le réseau fluvial. De plus, cet emplacement comporte une distance raisonnable pour un trajet d'une journée soit entre Saint John ou Grand Lac/Gagetown.

4) Une installation située dans cette région sur la côte sud de l'intersection de Long Reach et de Belleisle Bay, serait facilement accessible au bassin de population qui se trouve le long du corridor de Saint John à Sussex. Cela pourrait accroître la demande en raison de sa proximité du bassin de population et de son accessibilité pour ce même bassin de population. Egalement, cela permettrait aux navigateurs qui demeurent le long de ce corridor de garder leur bateau dans une installation sécuritaire qui se trouve dans la partie centrale du réseau du fleuve Saint-Jean plutôt que de le conserver à une des extrémités de ce réseau.

Il faut une installation dans le port de Saint John pour deux raisons. Premièrement, il faut une installation désignée à titre de port de refuge pour les bateaux de plaisance. Cela est important en raison de l'absence actuelle de possibilités de protéger les bateaux de navigation dans ce port qui est destiné exclusivement aux bateaux commerciaux. La deuxième raison qui milite en faveur de l'aménagement de cette installation est le besoin d'un endroit où les bateaux de plaisance peuvent faire une halte en attendant l'étale pour traverser les rapides des chutes réversibles.

L'installation à St. Andrews répondrait aux besoins d'une flotte résidente d'embarcations qui a actuellement son port d'attache à cet endroit. Cette installation pourrait servir de port d'attache pour la flotte résidente dans l'ensemble de la région de la Baie de Passamaquoddy/Sainte-Croix. Egalement, elle pourrait attirer l'activité de passage qui n'est pas rattachée à un port d'attache au Nouveau-Brunswick (exemple, le fleuve Saint-Jean) et l'activité de passage non résidente vers cette région de destination touristique bien établie. Cette ville compte de nombreuses attractions historiques, culturelles et récréatives et offrent des magasins et des boutiques qui pourraient intéresser les navigateurs de passage.

3.6 Etablissement des priorités en matière d'installations de navigation stratégiques

On a attribué à chacune des installations proposées ou actuelles une cote pour chacun des sept critères d'évaluation identifiés au tableau 3.3. Le pointage a été calculé numériquement en se fondant sur des cotes élevées, moyennes et faibles pour chaque critère. Dans la plupart des cas, on a

Tableau 3.3

CRITERES DE POINTAGE
UTILISES POUR ETABLIR LES PRIORITES GENERALES
EN MATIERE D'INSTALLATIONS DE NAVIGATION DE PLAISANCE
DANS LE PLAN PROVINCIAL DE DEVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION

Critères	Pointage		Observations
	Descriptions	Points	
1) Flotte résidente	faible	1	- embarcations minimes;
	moyenne	2	- moins de 40 embarcations;
	élevée	4	- 40 à 70 embarcations;
		5	- 60 à 100 embarcations;
		6	- plus de 100 embarcations.
2) Potentiel de croissance de la flotte résidente	faible	1	
	moyenne	2	
	élevée	3	
3) Activité de passage actuelle	faible	1	- Ce critère comprend l'activité de passage non résidente et résidente.
	moyenne	2	
	élevée	3	
4) Activité de passage potentielle	faible	1	- Ce critère comprend également l'activité de passage non résidente et résidente.
	moyenne	2	
	élevée	3	
	très élevée	4	
5) Rôle à titre de port de refuge	faible	1	
	moyenne	2	
	élevée	3	
6) Rôle par rapport aux excursions organisées/ de bateaux nolisés	faible	1	- aucun potentiel connu;
	moyenne	2	- potentiel estimé;
	élevée	3	- services actuels.
7) Caractéristiques spéciales/uniques	faible	1	- Exemples de caractéristiques spéciales sont notés dans le texte concernant les priorités de divers emplacements.
	moyenne	2	
	élevée	3	

attribué une valeur d'un point à une faible cote pour un critère en particulier. De même, une cote moyenne a été quantifiée par une valeur de deux points et une cote élevée par une valeur de trois points. Toutefois, il y a une exception à ce barème de pointage en raison de l'importance unique du critère. Cette exception s'applique au critère de la flotte résidente. Etant donné la grande influence de la flotte résidente en ce qui a trait à son impact global sur les effets économiques, les points attribués à ce critère étaient le double des valeurs attribuées aux cotes faibles, moyennes et élevées pour les autres critères au tableau 3.3. Les points ont été attribués d'après le nombre d'embarcations dans la flotte résidente conformément aux valeurs établies au tableau 3.3. On a également prévu une cote pour les caractéristiques de la flotte lorsque le nombre d'embarcations qui la compose est minime. C'est généralement le cas pour les ports de refuge ou pour les autres emplacements où la flotte résidente est très petite.

3.7 Explication des résultats de l'évaluation des priorités

3.7.1 Priorités générales

Le tableau 3.4 fournit un sommaire du total des points attribués aux principales installations proposées et actuelles, ainsi qu'aux ports de refuge proposés dans le plan provincial de développement. Aucune installation de navigation de plaisance n'est proposée dans la Baie de Fundy à l'est de Saint John parce qu'il n'y a aucune flotte principale résidente dans cette région et il n'y a aucun port avec une profondeur d'eau suffisante à marée basse pour accueillir ces embarcations.

La liste des emplacements des installations au tableau 3.4 a été dressée de façon à présenter les lieux et l'installation ayant accumulé le plus grand nombre de points au total. Cette installation est suivie des autres installations selon l'ordre décroissant du total des points attribués.

La figure 3.5 donne une illustration graphique des résultats du total des points attribués résumés dans la dernière colonne du tableau 3.4. Les points attribués illustrés à la figure 3.5 présentent un sommaire de la priorité relative aux services/installations de navigation aux divers emplacements.

Tableau 3.4

EVALUATION DES BESOINS DE NAVIGATION DE PLAISANCE A DIVERS ENDROITS

POINTS ATTRIBUES A CHAQUE CRITERE D'EVALUATION

Groupe d'installations	Emplacement de l'installation		Critères d'évaluation							
	Code	Descript.	Flotte résidente	Potentiel d'expansion de la flotte résidente	Activité de passage actuelle	Activité potentielle future de l'activité de passage	Rôle à titre de havre de refuge	Rôle actuel par rapport aux services de bateaux rolisés/ d'excursions organisées	Caract. uniques/ spéciales	Total des points
I.	1.	RKYC	6	2	3	4	2	3	2	22
	2.	Marina de Saint John	6	3	2	3	2	3	3	22
II.	3.	Municipale de Shediac	5	2	1	3	3	2	3	19
	4.	Bas-Caraquet	5	1	2	2	3	3	3	19
	5.	Doublas Harbour	2	2	3	4	3	2	2	18
	6.	Gagetown	2	2	3	4	1	3	3	18
	7.	St. Andrews	2	2	2	3	2	3	3	17
	8.	Pointe-du-Chêne	6	1	2	2	3	1	2	17
	9.	Bathurst	4	2	1	2	3	3	2	17
	10.	Belleisle Bay/ Long Reach	2	2	2	3	2	2	3	16
	11.	North Head	1	1	2	3	3	2	3	15
III.	12.	Port extérieur de Saint John	1	1	1	3	3	2	3	14
	13.	Bouctouche	4	1	1	2	2	2	2	14
	14.	Fredericton	2	2	1	2	1	3	3	14
	15.	Rothesay	5	2	1	2	1	1	1	13
	16.	Oromocto	4	1	1	2	1	2	2	13
	17.	Cocagne	4	1	2	1	1	3	1	13
	18.	Richibucto	4	1	1	1	2	3	1	13
	19.	Dalhousie	2	2	1	1	3	2	2	13
	20.	Dipper Harbour	1	1	1	2	3	3	1	12
	21.	Shippagan	2	2	1	2	1	2	2	12
	22.	Douglastown	2	2	1	1	2	1	2	11
	23.	Club de bateaux cotorisés de Saint John	4	1	1	2	1	1	1	11
IV.	24.	Head Harbour	1	1	1	2	3	1	1	10
	25.	Beaver Harbour	1	1	1	2	3	1	1	10
	26.	Cap-Pelé	1	1	1	1	3	1	2	10
	27.	Seal Cove	1	1	1	1	3	1	1	9
	28.	Renforth	2	2	1	1	1	1	1	9
	29.	Cape Tormentine	1	1	1	1	3	1	1	9
	30.	Pointe-Sapin	1	1	1	1	3	1	1	9
	31.	Escuminac	1	1	1	1	3	1	1	9
	32.	McEachern's Point	1	1	1	1	3	1	1	9
	33.	LeGoulet de Shippagan	1	1	1	1	3	1	1	9
	34.	Petit-Shippagan	1	1	1	1	3	1	1	9
	35.	Grande-Anse	1	1	1	1	3	1	1	9
	36.	Petit-Rocher	1	1	1	1	3	1	1	9
V.	37.	Chipman	1	1	1	1	1	1	1	7

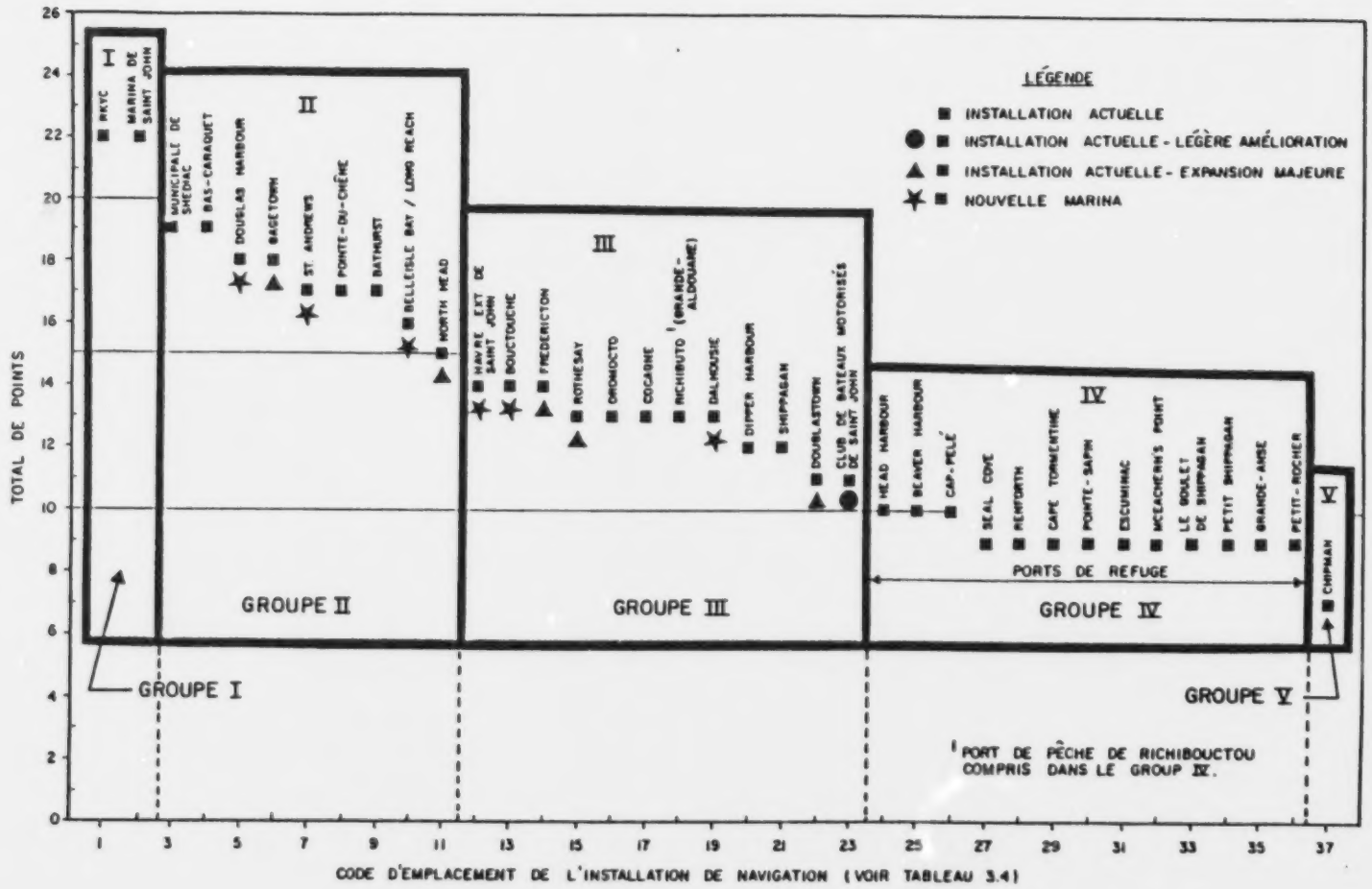


FIGURE 3.5: CLASSEMENT PRIORITAIRE DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION

On a illustré le total des points assignés à chaque installation individuelle dans cette figure, et on a également établi certains groupements possibles des installations. Ces groupements indiquent le regroupement possible d'installations pour le classement similaire en ordre de priorité en fonction de l'importance globale de ces installations par rapport à la communauté de navigation de plaisance. Ces cotes ont été fondées sur les besoins des trois composantes de navigation de plaisance (notamment résidentes, non résidentes, services de bateaux nolisés et d'excursions organisées).

Plusieurs installations identifiées comme étant hautement prioritaires, par rapport aux autres emplacements, possèdent déjà bon nombre des caractéristiques et des services qui s'imposent pour répondre aux besoins fondamentaux compris dans les pointages établis au tableau 3.5. Par conséquent, les priorités apparentes fondées sur le pointage élevé assigné aux diverses installations illustrées à la figure 3.5 ne signalent pas nécessairement la nécessité directe d'améliorer ces installations. Par exemple, certaines installations telles que la marina municipale de Shediac et la marina de Bas-Caraquet ont un pointage très élevé qui est illustré à la figure 3.5. Toutefois, bien que ces emplacements se classent à un rang plus élevé que les autres (par exemple, Gagetown ou Douglas Harbour), les principaux services et installations à ces emplacements existent déjà.

D'autre part, les installations auxquelles on a attribué un faible pointage par rapport à la priorité globale (Groupes IV et V) sont essentiellement des ports de refuge pour lesquels la mise en oeuvre des services proposés comporterait des coûts minimes seulement.

Au paragraphe suivant, on présente un survol des installations dans chacun des cinq groupes notés dans la figure 3.5. Le total des points attribués varie d'un niveau faible de 7, pour l'installation de Chipman, à un niveau élevé de 22 points, pour le Royal Kennebecasis Yacht Club et la marina de Saint John. A Chipman (Groupe V), la demande d'installations et de services provenant des navigateurs résidents ou non résidents est très faible. Chipman ne présente pas de caractéristiques uniques ou spéciales. D'autre part, au RKYC et à la marina de Saint John (Groupe I), il existe une flotte résidente nombreuse qui offre un haut potentiel de croissance pour l'avenir ainsi qu'une activité non résidente substantielle et des caractéristiques uniques précises.

Les deux installations dans le Groupe I ont un rôle à jouer actuellement et à l'avenir concernant l'activité de passage résidente et non résidente; les deux ont des rôles modérés à jouer à titre de port de refuge pour la navigation dans les cours d'eau relativement importants dans les régions de Long Reach, Grand Bay et de la rivière Kennebecasis; les deux peuvent remplir une fonction par rapport aux services de bateaux nolisés et d'excursions organisées; et les deux ont des caractéristiques uniques/spéciales.

Ces installations à Saint John et à Chipman représentent les extrémités opposées de la gamme des besoins d'installations de navigation. Par conséquent, on leur a attribué respectivement le total des points de priorité le plus élevé et le plus faible.

Entre les extrêmes du Groupe I et du Groupe V présentés à la figure 3.5, il y a trois autres sous-groupes d'installations de navigation. Le Groupe II comprend toutes les installations qui atteindraient une cote prioritaire totale de 15 à 20 points. Le Groupe III comprend toutes les installations qui atteignent une cote prioritaire de 11 à 14 points; et le Groupe IV comprend toutes les installations qui ont une cote de 9 à 10 points.

Le chapitre 4.0 explique en détail les caractéristiques et les services qui s'imposent pour offrir un niveau raisonnable de services aux plaisanciers de façon à répondre aux besoins de navigation dans les endroits identifiés aux figures 3.3 et 3.5. Cette évaluation des besoins en matière d'installations et de services à chaque emplacement, ainsi que le classement par priorité, constituent la base d'un plan de mise en oeuvre de la composante du développement des produits de la stratégie de navigation.

3.7.2 Priorités associées au tourisme

Afin de compléter l'évaluation prioritaire résumée à la figure 3.5, on a établi une autre série de priorités basée sur les aspects touristiques de la navigation; ces priorités sont fondées sur les critères suivants :

a) activité de passage actuelle;
b) activité de passage potentielle et future;
c) rôle par rapport aux bateaux nolisés/excursions organisées; et
d) caractéristiques uniques ou spéciales relativement aux aspects touristiques précisément de la navigation de plaisance (y compris les retombées et le lien avec les régions de destination touristique actuelles).

Cette évaluation a produit une série de priorités en matière de développement qui sont résumées au tableau 3.5. Dans plusieurs cas, dans chacun des cinq groupes, il y a plus d'un emplacement. Dans ces cas, les installations/l'emplacement dans chaque groupe particulier devraient être considérés comme étant d'une priorité semblable. Toutefois, s'il faut faire un choix entre des installations dans l'un des cinq groupes mentionnés, ce choix devrait être fait selon l'ordre établi au tableau 3.5.

Tableau 3.5

CLASSEMENT PRIORITAIRE FONDE SUR
L'IMPACT TOURISTIQUE POSSIBLE

Groupe prioritaire	Installation/emplacement
1	Royal Kennebecasis Yacht Club
	Gagetown (Marina Colpitts)
	Marina de Saint John
	Douglas Harbour
	St. Andrews
2	Belleisle Bay
	North Head
	Port extérieur de Saint John
	Fredericton
	Marina municipale de Shediac
	Bas-Caraquet
3	Bathurst
	Bouctouche
4	Pointe-du-Chêne
	Dipper Harbour
	Oromocto
	Cocagne
	Richibucto
	Shippagan
5	Rothesay
	Club de bateaux motorisés de Saint John
	Douglastown

4.0 DEVELOPPEMENT DES PRODUITS

4.1 Introduction

4.1.1 Portée et ordre de présentation

Ce chapitre présente la composante "développement des produits" de la stratégie provinciale de navigation. Il définit les programmes d'amélioration des services/des installations compris implicitement dans la stratégie globale pour le développement de la navigation de plaisance définie au chapitre 3.0. Ces programmes fournissent un réseau de services et d'installations de navigation pouvant répondre aux besoins à court terme (jusqu'à 5 ans) de la flotte principale d'embarcations de plaisance. Ce chapitre comprend des programmes portant sur :

a) les installations principales de navigation; et
b) les éléments secondaires de la navigation.

Principales installations de navigation

Quant aux principales installations, les renseignements présentés suivent le même ordre que celui des priorités générales identifiées à la figure 3.5. Cette figure établit cinq principaux groupes prioritaires d'installations. Seuls les Groupes I, II et III ont des besoins importants en termes d'amélioration de l'infrastructure qui doivent être comblés pour réponde aux besoins de la navigation de plaisance faisant l'objet de la présente étude. Le programme d'amélioration pour chaque installation/emplacement dans ces groupes prioritaires est abordé en détail dans la partie 4.2 du présent chapitre.

A l'exception de Renforth, le Groupe IV est composé d'installations dont nous recommandons la désignation à titre de port de refuge pour la navigation de plaisance pendant les mauvaises conditions météorologiques. Sauf pour ce secteur, les installations dans le Groupe IV offrent actuellement des services principalement aux bateaux de pêche commerciale. Le chapitre 3.0 souligne la nécessité d'avoir un réseau clairement identifié de ports de

refuge pour assurer la sécurité des plaisanciers. Ce groupe d'installations est inclus parce qu'on désire offrir un réseau de ports espacés de 25 à 30 milles et clairement désignés à titre de ports de refuge. Il importe de comprendre que l'on propose à ces endroits tout simplement la désignation, par une signalisation adéquate, d'une zone à l'intérieur du havre protégé qui peut être utilisée par les bateaux de plaisance cherchant refuge par mauvais temps. Egalement, ces installations devraient être identifiées dans les "Instructions nautiques" publiées par la garde côtière canadienne. Elles devraient aussi être identifiées dans tout guide de croisière écrit pour la navigation de plaisance.

Bien que la priorité accordée à ce groupe dans l'évaluation globale soit plus faible que pour les Groupes I à III inclusivement, il est fortement recommandé que ce réseau de ports de refuge (Groupe IV) soit désigné. Le coût de la mise en oeuvre de ce programme de désignation des ports de refuge serait minime (tableau 4.4, page 4.71).

Le Groupe V est inclus parce qu'il comprend une installation existante à Chipman. Puisque cette installation est relativement isolée et joue un rôle mineur comparativement aux autres, l'état actuel de développement à Chipman est adéquat compte tenu de la demande actuelle dans ce secteur. Aucune amélioration importante n'est proposée à court terme pour Chipman.

Mesures secondaires en matière de navigation

Les éléments secondaires dans le plan d'aménagement sont décrits dans la partie 4.3. Ces mesures comprennent :

a) Le maintien des quais pour bateaux-maisons dans le fleuve Saint-Jean;
b) Evaluation du besoin d'un système de rampes de halage principales;
c) Désignation de postes d'amarrage à des endroits clé; et
d) Banque de terrain (ou autres mesures protectrices appropriées) de zones récréatives marines uniques offrant un potentiel élevé.

4.1.2 Principales composantes du plan d'aménagement

Lors de la formulation du programme d'aménagement présenté dans le présent chapitre, l'accent a été mis sur l'identification des principales installations matérielles et services nécessaires pour répondre aux besoins de la flotte de navigation de plaisance principale. Les principales composantes du programme sont les suivantes :

1) identification des principaux besoins en infrastructure relativement aux installations actuelles et proposées de navigation de plaisance (fondée sur l'hypothèse que les clubs et organismes actuels apporteront des améliorations mineures);

2) schéma préliminaire du plan d'aménagement pour les principales composantes des installations les plus prioritaires;

3) identification des principaux services supplémentaires à offrir à toutes les installations dans les Groupes I, II et III (figure 3.5); et

4) le montant d'investissement de capitaux approximatif requis pour réaliser les principales composantes en matière d'infrastructure.

4.1.3 Détails concernant la nature préliminaire du programme d'installations principales

Le présent chapitre trace un cadre général en vue de l'aménagement d'installations de navigation à plusieurs endroits. Il faudrait souligner que la disposition conceptuelle et le coût approximatif sont fournis à titre préliminaire seulement. Pour la plupart des projets du programme principal, il faudra effectuer d'autres travaux techniques de faisabilité avant de dresser le plan final et d'établir les prévisions des coûts à un degré suffisant pour permettre la réalisation du projet.

Dans presque tous les cas, le plan d'aménagement global d'un site en particulier repose sur un certain nombre d'hypothèses concernant les conditions hydrographiques et géotechniques à ces endroits. On n'a pas effectué de travaux d'ingénierie sur place au cours de cette étude. Nous avions accès à de l'information précise limitée pouvant être utilisée pour effectuer des études de conception détaillées. De même, nous possédons peu de détails techniques concernant l'érosion, l'envasement/la décantation. Dans certains cas, nos discussions avec des personnes ayant des connaissances locales des emplacements nous ont fourni une indication préliminaire des caractéristiques techniques qui pourraient exister à ces emplacements. Ces renseignements nous ont aidés à formuler les hypothèses concernant les caractéristiques techniques des emplacements.

En général, les prévisions préliminaires des coûts (1986) contenues dans ce document comprennent le coût d'autres analyses de faisabilité, des travaux d'ingénierie préliminaires et de la conception finale. Toutes les exceptions concernant les emplacements présentant d'importants problèmes sont notées spécifiquement. Dans tous les cas toutefois, nous n'avons pas tenu compte de l'inspection/de la surveillance pendant la construction.

4.1.4 Observations concernant les autres emplacements à proximité des principales installations

Plusieurs emplacements possibles pour la mise en place d'installations de navigation ont été étudiés spécifiquement pendant l'élaboration du plan global de développement. Certains de ces emplacements n'ont pas été inclus dans la stratégie finale. Compte tenu de l'ensemble des besoins de la principale flotte de navigation de plaisance (résidente et non résidente), nous avons considéré les rôles de plusieurs installations comme étant secondaires à ceux qui sont inclus dans la liste finale des principales installations identifiées à la figure 3.5. Lorsqu'il y a lieu, des observations précises concernant plusieurs des emplacements secondaires sont incluses pour la principale installation la plus près énumérée dans le plan d'aménagement final présenté aux figures 3.3, 3.4 et 3.5.

4.1.5 Lignes directrices concernant les services de navigation

Le réseau d'installations principales décrit dans la partie 4.2 est fondé sur la mise en oeuvre d'une série de lignes directrices concernant la mise en place d'installations de services pour répondre aux besoins des activités de la navigation de plaisance à tous les principaux emplacements dans la région visée par l'étude (figures 3.3 à 3.5). Dans le cas des emplacements déjà munis de services/installations adéquats, aucune observation précise n'a été formulée à leur sujet. Toutefois, dans le cas d'un emplacement particulier qui comporte des lacunes, ce rapport présente des recommandations en vue de l'amélioration des divers services et installations.

Les lignes directrices utilisées pour l'aménagement des installations et services proposés sont illustrées au tableau 4.1.

4.2 Détails concernant les principales installations de navigation (Groupes I, II et III)

Les parties suivantes décrivent les installations et services proposés pour les emplacements identifiés à la figure 3.5. Le tableau 4.2 présente un sommaire des améliorations à ces installations principales.

Vu la priorité globale accordée aux installations dans les Groupes I et II, ces installations ont reçu une plus grande attention dans la formulation des plans d'aménagement préliminaire et la préparation des prévisions du coût initial.

4.2.1 Installations ayant la cote de priorité du Groupe I

1) Royal Kennebecasis Yacht Club

Ce yacht club établi depuis longtemps a été l'un des principaux centres de la province pour la navigation de plaisance pendant des décennies. L'installation actuelle atteint presque sa capacité en ce qui a trait aux espaces de mouillage. Les services généraux disponibles au RKYC

Tableau 4.1

LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LA PRESTATION
D'INSTALLATIONS ET DE SERVICES DE NAVIGATION DE PLAISANCE

Catégorie de l'installation	Emplacement général	Installations/services souhaitables
1. Services de marina complets	Dépend de la demande locale et de la demande des navigateurs de passage	Amarrage, mouillage, carburant, eau, glace, salles de toilette, douches, téléphone, services généraux, entreposage pendant l'hiver et accès facile aux services de réparation. Les installations suivantes sont comprises dans cette catégorie : Marina de Saint John, RKYC, Pointe-du-Chêne, marina municipale de Shediac, marina de Bas-Caraquet et de Bathurst.
2. Marina de services intermédiaires	Comme pour le N° 1	Cela varie selon l'emplacement et le genre de demande mais comprend généralement amarrage ou mouillage, carburant, eau, glace, salles de toilette, douches, téléphone et accès général aux services. (Pour le fleuve Saint-Jean, cela comprend également des installations de pompage à Saint John, Gagetown, Douglas Harbour et Oromocto ou Fredericton)
3. Port de refuge	Dans les eaux côtières et les autres eaux exposées à des intervalles préférablement de moins de 30 milles marins	Postes d'amarrage ou de mouillage désignés.

Tableau 4.2

SOMMAIRE DES PROGRAMMES D'AMÉLIORATION DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION DE PLAISANCE PRINCIPALES

Installation (figures 3.3 à 3.5) N° Emplacement/Nom	Cote de priorité Groupe (figure 3.5)	Plan d'aménagement schématique (Numéro de la figure)	Éléments du programme	Coût estimatif de 1986 (000 $ CD)	Observations
1. Royal Kennebecasis Yacht Club	I		Capacité accrue de mouillage protégée contre les vagues :		L'Option A comporte l'aménagement d'un nouveau bassin de mouillage avec une capacité de 55 à 60 bateaux.
		4.1	1) Option A (Figure 4.1)	460,0	
		4.2	2) Option B (Figure 4.2)	330,0	L'Option B comporte l'accroissement de la protection actuelle contre les vagues et du mouillage pour une capacité accrue de 35 à 40 bateaux.
2. Marina de Saint John	I	4.3	Phase I - Amélioration du brise-lames. Installation de mouillage, douches, salles de toilette, laveuse/sécheuse, pompage de déchets, salon du navigateur et amélioration de la rampe de mise à l'eau.	-	Capacité supplémentaire = 25 bateaux.
		4.4	Phase II - Ajouter à la phase I en aménageant une autre série de flotteurs et en réaménageant la disposition des flotteurs extérieurs.	920,0	Capacité supplémentaire générale de la Phase I et de la Phase II = 90 bateaux. (Cela est nécessaire pour répondre à la demande prévue en 1986).
		4.5	Phase III - Ajouter à la phase II en créant un espace de mouillage et d'entreposage à l'intérieur d'une anse.	400,0	La capacité additionnelle globale de la Phase I à III inclusivement = 105 bateaux.
			TOTAL PARTIEL	1 250,0 à 1 350,0	
3. Marina municipale de Shediac	II		Achèvement des aménagements actuels (salles de toilette, aménagement paysager et stationnement au niveau bâtiment; et douches et laveuse/sécheuse dans l'ancien pavillon/salon du club.	75,0	La capacité de mouillage est adéquate à court terme. L'extraction des coûts ne couvrent pas d'autres études de l'envasement apparent à l'entrée du bassin et du chenal.
4. Marina de Bas-Caraquet	II		Effectuer des sondages à l'entrée du bassin de mouillage.	5,0	Effectuer un sondage limité à l'entrée du bassin pour déterminer le degré d'envasement possible.
5. Dauglas Harbour	II	4.6 OU 4.7	Marina de services moyens.	900,0	Capacité de mouillage = 50 bateaux. Capacité d'amarrage = 10 bateaux. Services inclus : carburant, eau, énergie, pompage pour les réservoirs de déchets, douches, laveuses/sécheuses, glace et approvisionnement général.
			Centre de vente et de services mécaniques du Lac Nepawin.	75,0	Cela comporte des flotteurs limités assurant l'accès à un centre de services mécaniques possible pour le Lac Nepawin.
6. Caraquet (Colpitts Marina)	II	4.8 OU 4.9	Phases I et II - Étendre les flotteurs actuels en aval et les éloigner de la côte pour permettre un mouillage en diagonale.	130,0	Tuer le bâtiment de salles de toilette, de douches et d'un casse-croûte. Installer des services de pompage de déchets, améliorer le stationnement/l'aménagement paysager et l'entreposage de canots en arrière du magasin et de l'immeuble d'appartements, réaménager le plan d'amarrage. Dans l'ensemble, cela augmenterait la capacité de mouillage de plus de 30 espaces.
		4.10	Phase III - Aménager un bassin de mouillage dans un lieu en aval non éloigné.	750,0	Cela fournira 75 autres postes de mouillage.
7. St. Andrews	II	4.11 4.12 4.13	Construire une nouvelle marina (mouillage), réaménager le plan d'amarrage dans la zone du havre et améliorer le pavillon du club.	1 100,0 à 1 400,0	Nouvelle capacité de mouillage = 30 bateaux. Installation de salles de toilette et de douches. Construire un dépôt de carburant.
			Aménager des postes d'amarrage pour les embarcations de passage et des flotteurs à court terme à Tooks Points/Ste-Croix.	15,0	Capacité = 8 postes d'amarrage. Capacité = 4 postes de mouillage.
			Installer des postes d'amarrage pour les embarcations de passage à Chamcook Harbour.	2,0	Capacité = 6 postes d'amarrage.
8. Pointe-du-Chêne	II		Améliorer le système de rétention de flotteurs à pilotis. Effectuer un prolongement limité des flotteurs, effectuer du dragage limité et agrandir le pavillon du club.	75,0	L'agrandissement du pavillon comprend salles de toilette, douches et laveuses/sécheuses.
9. Bathurst	II		Aucune amélioration majeure requise.	0,0	
10. Belleisle Cove/ Long Reach	II		Construire une nouvelle marina.	900,0	Capacité = 40 postes de mouillage + 30 postes d'amarrage. Coûts du site requis. (Améliorer l'accès aux installations de Mers Marine si ce site n'est pas choisi pour l'aménagement marina).
			Installer des postes d'amarrage pour les embarcations de passage à Evandale.	2,0	Capacité = 6 postes d'amarrage.
11. North Head	II	4.14	Élargir le système de flotteurs/amarrage actuel et installer des laveuses/sécheuses et des serveuses de glace.	175,0	Capacité additionnelle = 6/15 postes de mouillage et de postes d'amarrage (capacité de mouillage pourrait être augmentée à 20 en mouillant les bateaux par quatre l'un à côté de l'autre).
			TOTAL PARTIEL	3 804,0 à 4 104,0	

Tableau 4.2

(suite)

SOMMAIRE DES PROGRAMMES D'AMELIORATION
DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION DE PLAISANCE PRINCIPALES

Installation (figures 3.3 à 3.5 n° Lieu/Nom/Côte	Cote de priorité Groupe (figure 3.5)	Plan d'aménagement schématique (numéro de la figure)	Eléments du programme	Coût estimatif de 1986 (000 $ S)	Observations
12. Port extérieur de Saint John	III	4.15	Construire un brise-lames, des installations de mouillage et des salles de toilette/douches.	600,0	Cela fournirait une installation à utilisation partagée avec les bateaux de pêche commerciale (selon l'étude technique préliminaire effectuée récemment pour Travaux publics Canada).
13. Bouctouche	III	4.16	Construire une nouvelle marina.	750,0 à 975,0	Capacité = 100 bateaux. Il serait peut-être possible de réduire le coût en réexaminant les besoins du brise-lames et les détails de la conception. Les coûts dépendent également de la dimension du bâtiment principal et des autres installations côtières.
14. Fredericton	III		Améliorer les installations du Fredericton Boat Club en agrandissant les flotteurs de mouillage et le système d'amarrage, le parc d'entreposage (y compris la sécurité) et installer une pompe à essence.	200,0	Capacité augmentée = 10 postes de mouillage et 15 postes d'amarrage.
					Installer également 6 à 8 postes d'amarrage à l'est du principal chenal juste en aval à partir du pont ferroviaire.
			Accroître la capacité d'accostage du quai de la rue Regent.	75,0	La nécessité de cet élément dépendra de l'activité future des bateaux-maisons et de la possibilité d'ouvrir périodiquement le pont ferroviaire.
15. Rothesay Yacht Club	III		Accroître la capacité de mouillage et assurer une protection accrue contre les vagues.	240,0	Augmentation de la capacité de 20 à 40 postes de mouillage.
16. Oromocto Marina	III		Etendre les flotteurs actuels en aval pour avoir des postes de mouillage supplémentaires. Fournir un deuxième flotteur d'accès au bord de l'eau.	80,0	Les plans à moyen et à long terme comprendraient une série supplémentaire de flotteurs linéaires parrallèles aux flotteurs actuels le long de la rive nord de la rivière.
17. Cocagne	III		Etudier l'envasement à l'entrée du havre.	10,0	
			Installer des flotteurs plus élevés dans la zone utilisée par les bateaux d'excursion.		
18. Richibucto	III		Etude du mouvement des vagues du havre intérieur de Grande Aldouane.	10,0	Examiner la nécessité de protection supplémentaire contre les vagues à l'entrée du bassin de mouillage.
			Désigner le quai public de Richibucto à titre de port de refuge.	-	(Coût minime compris dans le Groupe prioritaire IV).
19. Dalhousie	III		Etude/conception technique côtière approfondie.	1 650,0 à 2 450,0	Cette étude (150,0) est exigée en raison des besoins complexes en matière de conception à l'emplacement de relocalisation de la marina à Inch Arran Park qui est hautement exposé. Le coût net estimatif de la construction d'une marina à cet endroit est de 1,5 à 2,2 millions de dollars.
20. Digger Harbour	III		Installer 6 postes d'amarrage pour les embarcations de passage (pour l'utilisation à court terme par les bateaux de plaisance).	2,0	
			Désigner à titre de port de refuge.		
21. Shippagan	III		Fournir de l'énergie et de l'eau sur les flotteurs et construire un pavillon avec services de toilettes/douches ainsi qu'une machine distributrice de glace.	75,0	La plupart des installations de base à cette marina ont été construites récemment.
22. Dauglastown	III		Achever l'amélioration commencée l'an dernier y compris l'agrandissement du bassin de mouillage.	300,0	La construction d'un musée naval à Chatham serait accompagnée d'un petit quai pour assurer l'accès par bateau (le coût de cette installation n'a pas été calculé).
23. Club de bateaux motorisés de Saint John	III		Dragage du bassin de mouillage	125,0	
			TOTAL PARTIEL	4 117,0 à 5 142,0	
			GRAND TOTAL	9 171,0 à 10 596,0	

comprennent tous les services nécessaires pour répondre aux besoins de la flotte qui en fait son port d'attache ainsi qu'aux besoins des activités de passage.

Les installations principales disponibles sur place comprennent salles de toilette, douches, glace, téléphone et carburant au bord du bassin. D'autres approvisionnements sont disponibles à une distance convenable par transport sur terre, soit privé ou en taxi.

Les installations générales pour la mise à l'eau, le halage et l'entreposage ont été améliorées récemment. Bien que la capacité d'entreposage sur place soit limitée, il y a, du côté ouest de l'avenue Milledge, des espaces supplémentaires pour l'entreposage des bateaux pendant l'hiver. Toutefois, cela comporte un procédé plus compliqué pour le halage et la mise à l'eau en raison de la nécessité de transporter les bateaux à l'aide de grues.

Les discussions tenues récemment avec Vice-Commodore signalent que l'approche qui sera adoptée à l'avenir pour l'entreposage pendant l'hiver pourrait être modifiée selon l'utilisation du service ferroviaire marin actuel. Il est possible que les futurs plans comprennent la fourniture de remorques hydrauliques pouvant lever des bateaux sur berceaux (bon pour les bateaux jusqu'à 10 tonnes) afin que l'embarcation puisse être entreposée hors-site à d'autres emplacements, y compris sur la propriété privée du propriétaire du bateau.

Bien que pour accroître la capacité d'entreposage pendant l'hiver, il faudra apporter des améliorations à moyen terme, cet élément n'est pas perçu comme étant un besoin critique à court terme par la présente étude.

Les principaux besoins en matière d'installations majeures à court terme sont ceux qui concernant l'accroissement de la capacité de mouillage/d'amarrage à ce club. Il y a plusieurs possibilités d'améliorer l'entreposage à flot de la flotte principale pendant la saison de navigation à cet endroit. Une des options consisterait à fournir d'autres postes d'amarrage. Toutefois, la zone générale d'amarrage immédiatement en avant du pavillon du club et du brise-lames est grandement utilisée. De plus, cette zone n'est pas protégée

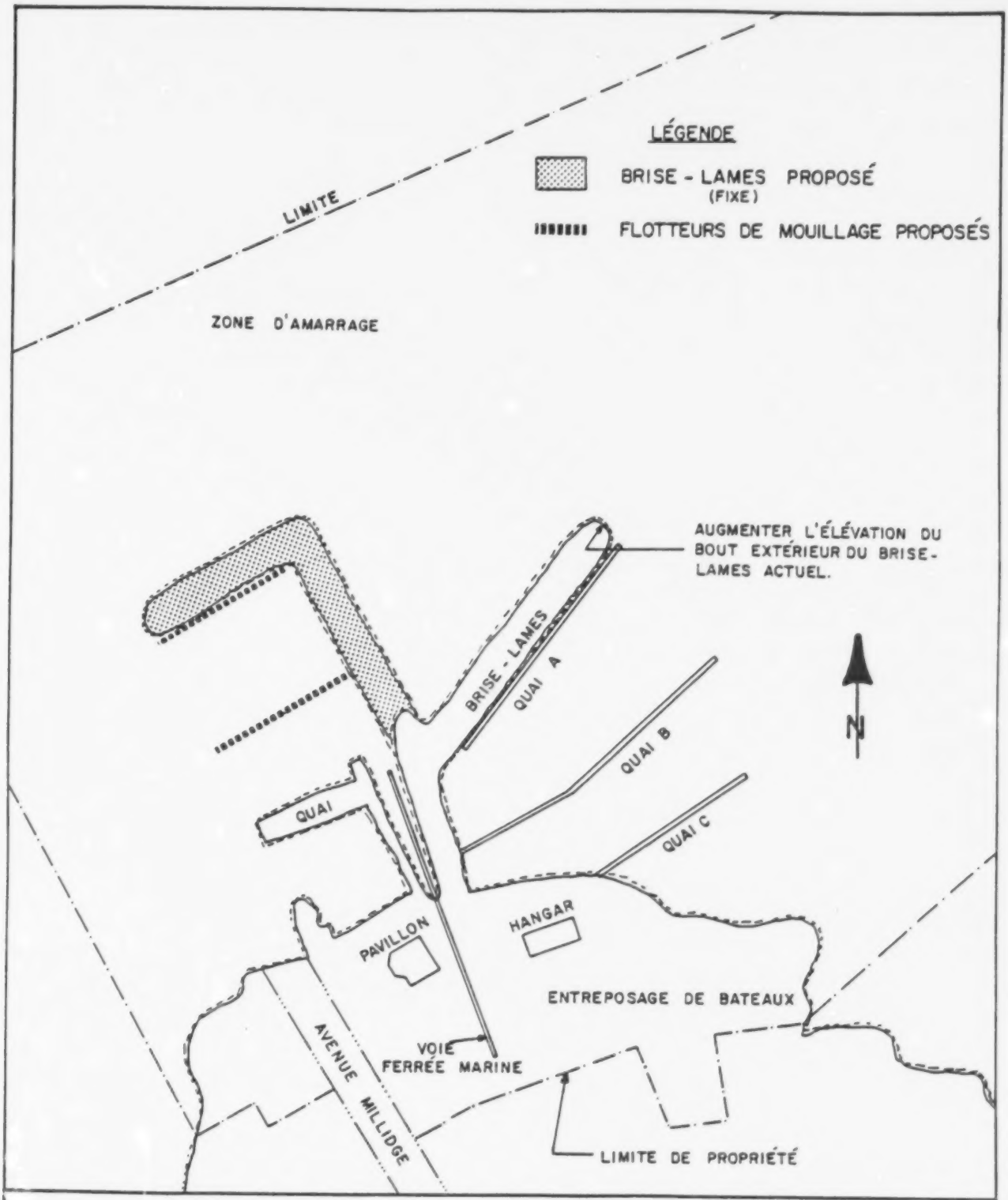


FIGURE 4.1 : PLAN D'AMÉNAGEMENT SCHÉMATIQUE POUR LE ROYAL KENNEBECASIS YACHT CLUB – OPTION A

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

contre les vents prédominants pendant la période de l'automne. Afin d'assurer une protection supplémentaire à cet endroit, il faudrait améliorer le bassin de mouillage.

Il existe deux options générales concernant l'accroissement de la capacité de mouillage au RKYC (voir figures 4.1 et 4.2).

Ces deux concepts sont fondés sur l'accroissement de la capacité de mouillage dans les bassins de mouillage protégés contre les vagues. L'option A (Figure 4.1) est fondée sur un projet d'aménagement préparé par le Comité exécutif du yacht club. Cette option prévoit le réaménagement du quai principal en avant du pavillon ainsi que le prolongement à l'intérieur du brise-lames principal actuel. Le prolongement du brise-lames créérait une structure en forme de "L" de façon à fournir un autre bassin de mouillage d'une capacité de 55 à 60 bateaux.

Cette installation serait protégée contre les vents du nord prédominants qui soufflent à travers la rivière Kennebecasis entre la péninsule de Kingston et l'Ile Kennebecasis.

Cette option a l'avantage de continuer de concentrer l'aménagement autour du pavillon du club. En même temps, elle permet d'accroître la capacité au niveau souhaité à court et à moyen terme en offrant des installations qui sont situées à une distance à pied minimale de la zone générale de regroupement et de stationnement rattachée aux installations côtières au yacht club.

L'autre possibilité (Option B, Figure 4.2) offre une approche plus économique pour l'aménagement des installations. Cette approche est fondée sur le prolongement des quais actuels (A, B et C) en direction nord-est aussi bien que le prolongement du brise-lames principal actuel. Cet aménagement est essentiel pour offrir une protection contre les vagues causées par les vents du nord prédominants. Les discussions avec les représentants du RKYC laissent entendre que les conditions sous la surface et la profondeur générale de l'eau dans cette zone sont telles qu'il est techniquement possible de prolonger les quais de la façon illustrée à la figure 4.2.

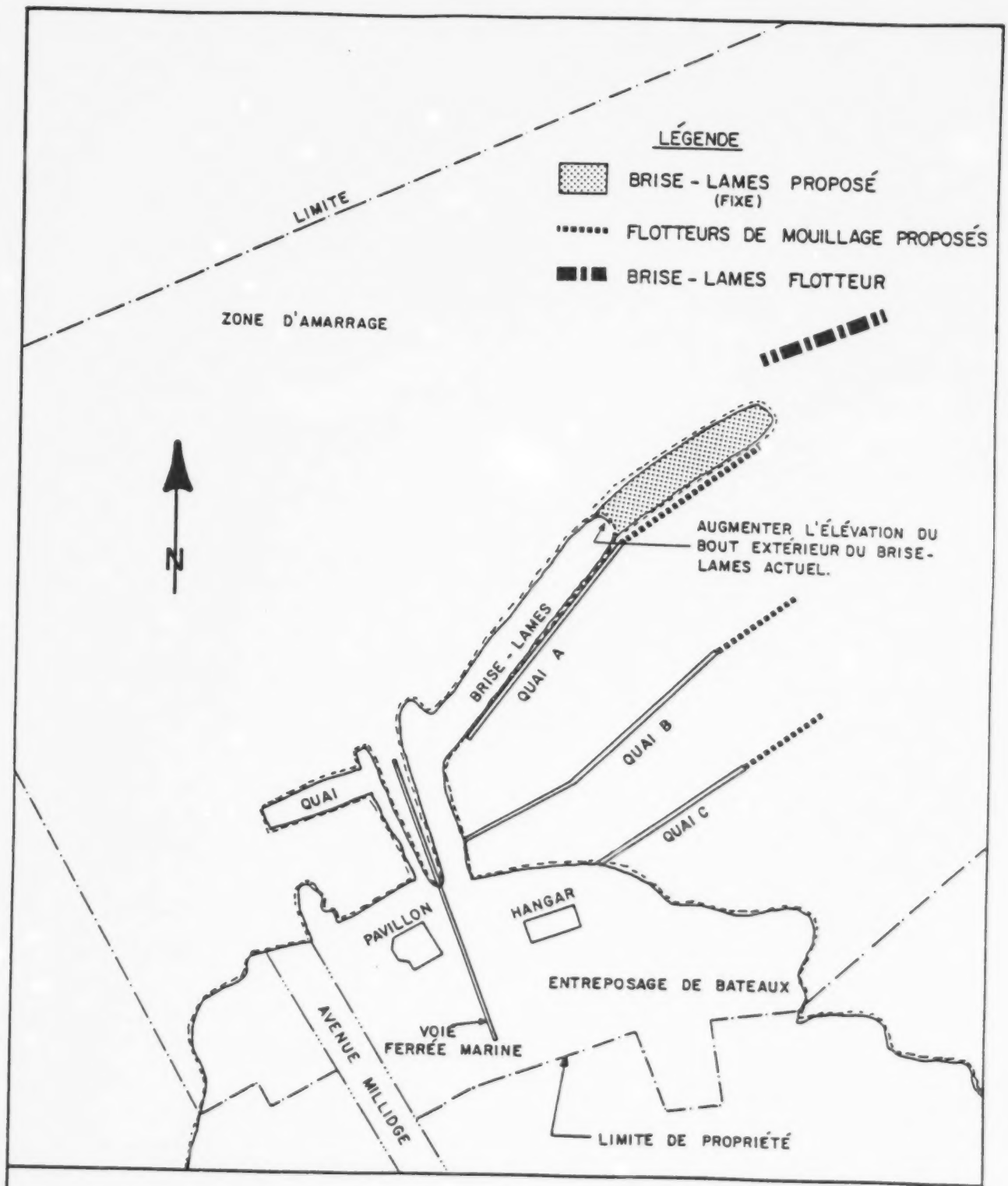


FIGURE 4.2: PLAN D'AMÉNAGEMENT SCHÉMATIQUE POUR LE ROYAL KENNEBECASIS YACHT CLUB – OPTION B.

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

Cependant, cette mesure aurait pour effet d'accroître la distance à pied le long des flotteurs. Bien que cette option ne soit pas souhaitable du point de vue fonctionnel, elle offre une approche plus efficace par rapport au coût pour ce qui est de l'accroissement de la capacité générale de mouillage de la marina comparativement à l'Option A.

L'Option B fournirait une capacité accrue d'environ 50 bateaux. Cette option permettrait d'agrandir le brise-lames actuel. On ne sait pas, à ce stade, s'il serait nécessaire d'utiliser une installation brise-lames en moellons. Il se pourrait que la protection contre les vagues assurée par les flotteurs soit adéquate pour tout l'agrandissement du brise-lames. Toutefois, il faudrait effectuer d'autres études d'ingénierie détaillées du vent et des caractéristiques des vagues potentielles des diverses directions exposées. Il est probable toutefois qu'au moins la partie extérieure de l'installation de la protection des vagues pourrait être en bois flottant semblable à celle utilisée couramment par la Direction des ports pour petits bateaux de Pêche et Océans en Nouvelle-Ecosse.

Les prévisions des coûts préliminaires pour l'Option B ont été fondées sur l'hypothèse que l'agrandissement initial de 300 pieds du brise-lames actuel serait une installation en moellons typique. Une partie de l'installation de la protection contre les vagues de 120 pieds en bois flottant est proposée à titre d'agrandissement au brise-lames fixe. Cette installation pourrait être compensée par le principal brise-lames afin de permettre aux bateaux d'entrer dans le bassin sans passer dans les eaux moins profondes de la partie est de Brothers Cove. Ces structures de protection primaires permettraient d'agrandir les trois quais A, B et C actuels. L'agrandissement approximatif serait de 250 pieds pour le quai A, de 175 pieds pour le quai B et de 150 pieds pour le quai C.

Un autre élément à étudier lors d'études ultérieures concernant l'Option B, est celui concernant le réaménagement des installations actuelles au quai B et au quai C. Cet examen devrait étudier la possibilité de réaménager les quais B et C afin de disposer ces installations de façon à maximiser la capacité générale du bassin de mouillage. L'espace actuel entre le quai A et le quai B dépasse les besoins. En faisant l'étude générale de

l'agrandissement de cette installation, il serait peut-être possible de réaménager ces quais de façon à assurer une utilisation plus efficace de la zone de mouillage entre le brise-lames et la rive. En fait, il serait peut-être possible d'aménager un autre série de flotteurs le long de la côte de l'anse en utilisant une telle approche.

Les coûts estimatifs préliminaires des deux options sont :

1) Coût de l'Option A = 450 000 $.

2) Coût de l'Option B = 350 000 $.

Ces options présument l'utilisation d'un ancrage à flotteur et d'un système de mouillage à pilotis semblable aux installations actuelles fournies aux quais A, B et C. Cette approche, bien qu'elle comporte certains désavantages fonctionnels du point de vue de la manoeuvre des bateaux, assure l'utilisation la plus efficace de l'espace à flotteurs linéaires pour fins de mouillage. Puisque ce système est utilisé actuellement, les navigateurs connaissent ce genre d'aménagement. Par conséquent, il est recommandé que les installations de mouillage agrandies utilisent ce même type de système pour l'aménagement des postes de mouillage.

La structure en bois flottant à la fin du prolongement proposé du brise-lames actuel peut offrir un autre genre de protection contre les vagues. Cette solution comporterait une structure de protection contre les vagues près de la pointe à Tucker Park du côté nord de Brothers Cove immédiatement au nord de la zone de mouillage/d'amarrage. Toutefois, il est probable qu'une meilleure protection pourrait être assurée par le prolongement des flotteurs de la structure fixe en raison de sa proximité de la zone qui doit être protégée. La capacité d'amélioration en utilisant une structure à Tucker Point dépend de la mesure où les vagues produites par les vents du nord se déferleraient au bout de cette structure. Cela pourrait encore causer un impact négatif à l'extrémité extérieure du bassin de mouillage. Il est recommandé que la protection contre les vagues soit concentrée le plus près possible du bassin de mouillage tel que suggéré par l'aménagement schématique décrit à la figure 4.2.

Les études de faisabilité plus détaillées qui seraient effectuées ultérieurement à la présente étude devraient viser à déterminer la mesure dans laquelle l'Option A pourrait permettre d'utiliser la protection contre les vagues flottantes pour la partie entière du brise-lames. Si cette approche s'avérait techniquement réalisable, elle réduirait considérablement le coût d'aménagement de l'option A. En même temps, la capacité de mouillage serait augmentée substantiellement du fait qu'on pourrait disposer de postes de mouillage à court terme sur le côté du brise-lames vers la rive (en eaux calmes).

Une décision finale devrait être prise dans le cadre d'une étude de faisabilité technique adéquate pour déterminer laquelle des deux options devrait être choisie et pour établir les détails techniques précis relatifs au type et à la nature de la conception qui conviendrait à chacune de ces options. Une telle étude permettrait également d'établir les prévisions des coûts de façon plus exacte et plus détaillée pour les options A et B.

Un particulier s'est également montré intéressé à aménager une nouvelle marina à Den Boom Cove. Cette zone se trouve immédiatement à l'ouest du RKYC. Toutefois, vu la rentabilité financière marginale des marinas, la somme qu'il en coûterait pour aménager une installation tout à fait nouvelle rend cette possibilité peu pratique relativement à l'agrandissement des installations actuelles dans la zone Kennebecasis/Grand Bay. Par conséquent, nous n'avons pas étudié davantage la possibilité d'une nouvelle installation à Den Boom Cove.

2) Marina de Saint John

Cette installation est unique en ce sens que c'est la seule marina dans la province qui offre un éventail complet de services de réparation (mécanique, coque et électricité). Elle offre également des services généraux de marina.

Les installations de marina sont une composante d'une entreprise côtière actuelle. Cette installation côtière comprend un restaurant/salon qui ont été agrandis et améliorés considérablement récemment. L'exploitant offre

également un service d'excursions en bateau sur la rivière. Par le passé, d'autres services nolisés privés ont été offerts à partir de cette marina. Une autre composante du service fourni à cette installation est la capacité de levage/de mise à l'eau des bateaux qui comprend soit l'entreposage sur place ou le transport dans le chemin à l'aide d'une remorque hydraulique pouvant transporter des bateaux d'un poids allant jusqu'à 10 tonnes. Ce service a été largement utilisé pendant la dernière saison.

La demande totale à cet endroit comprend les propriétaires de bateaux locaux ainsi que les propriétaires de bateaux résidents et non résidents. Cette installation, ainsi que le Royal Kennebecasis Yacht Club, sont tous les deux dans un lieu idéal pour servir "d'entrée au-delà des chutes réversibles" pour le réseau du fleuve Saint-Jean. En même temps, ces endroits sont munis des installations et des services nécessaires pour en faire un lieu d'escale préféré en attendant l'étale pour sortir de la rivière en passant par les chutes réversibles.

Le propriétaire de la marina a déjà fait effectuer récemment un certain nombre d'améliorations à la marina. Ces travaux comprennent d'autres postes de mouillage, des améliorations à la partie côtière du brise-lames, la construction d'un mur de soutènement des deux côtés du quai principal, la construction de structures de soutènement autour du pavillon du club, aménagement paysager de l'emplacement près du pavillon, dragage des zones contiguës au pavillon et aménagement de nouvelles installations de pompes à carburant. Les aménagements récents comprennent également l'agrandissement du pavillon pour inclure une véranda, un patio/salon au deuxième niveau.

Bien que bon nombre des services aient été améliorés au cours des dernières années, un certain nombre d'améliorations importantes s'imposent pour améliorer le service offert à cette principale installation de navigation de plaisance dans le bas du fleuve Saint-Jean.

Les nouveaux travaux d'amélioration à effectuer dans le cadre des améliorations de capital majeures sont :

1) agrandissement du brise-lames pour protéger le bassin de mouillage contre les vents du nord-est qui causent les plus gros problèmes;

2) accroissement de la capacité de mouillage par l'aménagement d'autres flotteurs;

3) aménagement d'autres flotteurs contigus à la structure de soutènement près du pavillon du club et de la zone de la pompe à carburant;

4) aménagement d'une station de pompage des déchets, salles de toilette, douches et laveuse/sécheuse dans le pavillon;

5) achèvement des travaux d'aménagement paysager, amélioration de l'emplacement et achèvement du salon du navigateur au premier niveau du pavillon sous le patio/la véranda actuel qui a été terminé l'an dernier;

6) amélioration de la rampe de halage actuelle pour les bateaux de taille moyenne et petite; et

7) aménagement d'une digue de soutènement le long de l'extrémité côtière du bassin de mouillage de façon à créer une ligne parrallèle à la rive intérieure de l'anse. Cette mesure devrait comprendre le remblayage d'une zone entre la digue et la rive actuelle qui pourrait être utilisée à des fins de stationnement. La digue pourrait permettre de poser une série supplémentaire de flotteurs à titre de postes de mouillage le long de la rive intérieure du bassin de mouillage. Cette zone pourrait également comprendre une rampe de mise à l'eau pour les petits bateaux ainsi que de l'espace d'entreposage pour les véhicules et les remorques.

Le plan d'aménagement général proposé pour la marina de Saint John comporte un agrandissement de trois phases :

Phase I - Améliorer le brise-lames et installer d'autres flotteurs, aménager des douches, des salles de toilette et un salon, et améliorer la rampe de mise à l'eau actuelle (figure 4.3).

Phase II - Installer une autre série de flotteurs et réaménager les flotteurs actuels pour optimiser la capacité de mouillage (figure 4.4).

Phase III - Créer une zone de mouillage à l'intérieur de l'anse et une zone d'entreposage/de stationnement (figure 4.5).

Les Phases II et III sont l'agrandissement du plan de la Phase I.

Phase I

Le besoin le plus pressant en ce qui a trait à l'agrandissement de cette installation est l'amélioration du brise-lames. Ces améliorations sont exigées pour créer un port protégé afin d'assurer un mouillage sécuritaire au cours de la saison de navigation. Le vent critique à cet endroit est le vent du nord-est qui vient de la rivière Kennebecasis. Si l'on ne prévoyait pas un agrandissement du brise-lames, il ne serait pas pratique d'effectuer d'autres aménagements relatifs à la marina en raison de l'exposition au fetch relativement long sur la rivière Kennebecasis. Vu l'intensité de l'exposition du vent à cet emplacement, il faudra probablement procéder à l'agrandissement ainsi qu'à l'amélioration de la structure fixe actuelle en ce qui a trait au brise-lames.

Le prolongement du brise-lames jusqu'à l'extrémité extérieure du vieux bateau qui a été sabordé pour offrir un genre de protection contre les vagues est d'extrême importance. Au cours des travaux d'agrandissement et d'élévation d'une bonne partie du brise-lames actuel tel que noté à la figure 4.3, il faudrait fournir une capacité de mouillage supplémentaire en aménageant une série de flotteurs avec des pilotis d'amarrage le long du brise-lames du côté

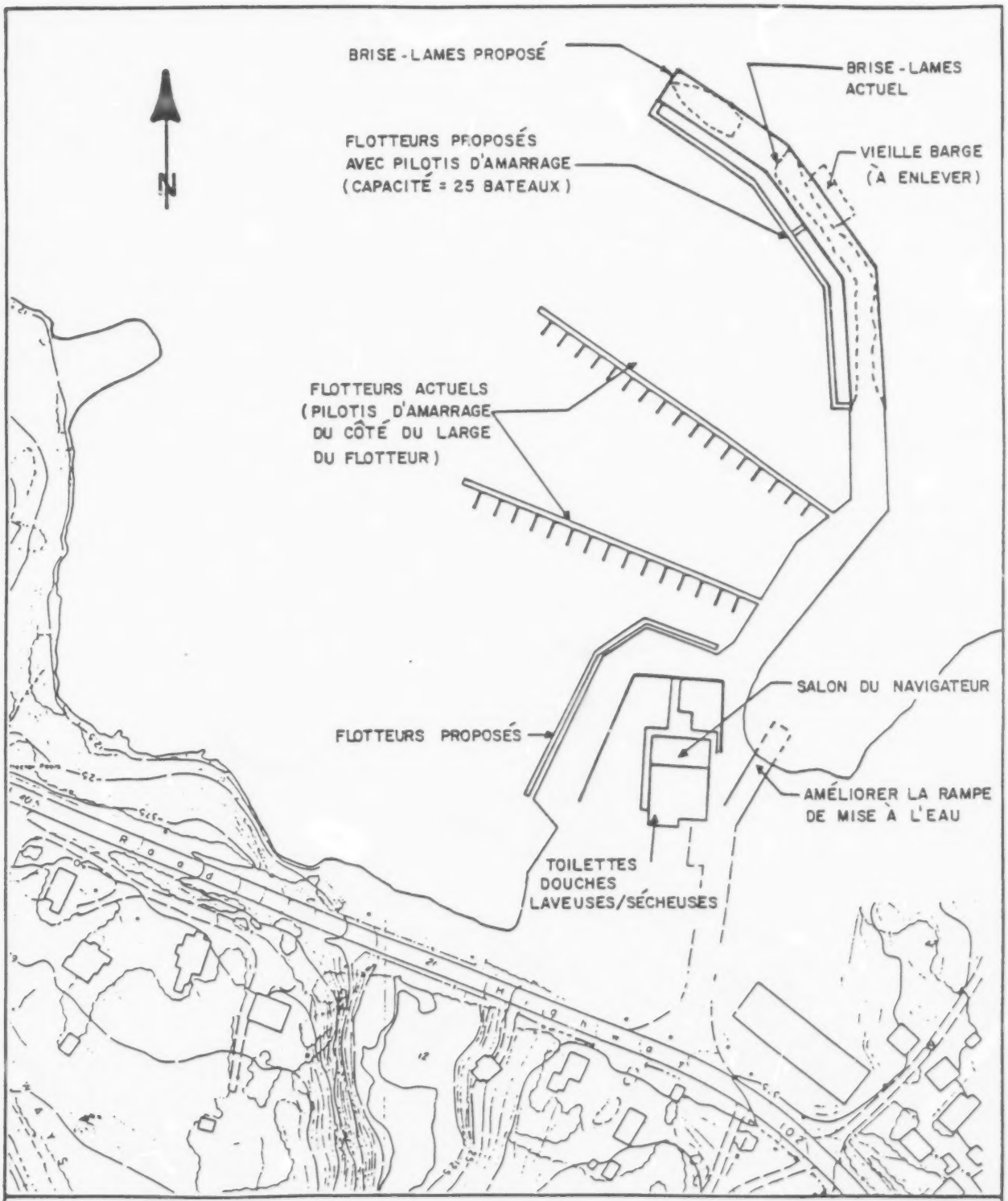


FIGURE 4.3: PLAN D'AMÉNAGEMENT SCHÉMATIQUE - MARINA DE SAINT JOHN - PHASE I

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

de la rive. Cette mesure exigerait l'enlèvement de trois barges en bois qui sont submergées dans cette zone ainsi que l'enlèvement des restes d'une barge en acier du côté extérieur du brise-lames. Ces changements augmenteraient la capacité d'environ 25 bateaux. Cette phase comporterait également l'aménagement de nouveaux flotteurs le long du bord des structures près du bâtiment de la marina et de la zone du quai d'approvisionnement en carburant. Ces flotteurs sont exigés pour le quai d'approvisionnement en carburant ainsi que pour l'accès à court terme aux installations/services dans le bâtiment de la marina.

L'aménagement paysager et l'amélioration générale de l'emplacement en voie d'être effectués actuellement, devraient être achevés dans la Phase I. Egalement, les installations de pompage des déchets devraient être aménagées et d'autres installations pour le pavillon devraient être prévues. Les principales composantes de l'agrandissement du pavillon exigé du point de vue de la navigation de plaisance sont les douches, les salles de toilette et les laveuses/sécheuses pour les navigateurs. Le premier niveau du pavillon (au rez-de-chaussée sous le patio/la véranda récemment construit partant du salon d'en haut) devrait également être enfermé pour servir de salon du navigateur).

Phase II

La deuxième phase d'aménagement comprendrait une autre série de flotteurs de mouillage avec pilotis d'amarrage (figure 4.4). Cette série de flotteurs s'étendrait à partir du côté de la rive des flotteurs de la Phase I proposés pour le côté intérieur du brise-lames. Cette mesure nécessiterait la relocalisation de la série de flotteurs extérieurs actuels. Bien que les nouveaux flotteurs nuiraient quelque peu à la capacité de mouillage à l'extrémité de la rive dans l'aménagement de la Phase I, ils entraîneraient une augmentation générale nette d'environ 50 bateaux pour la Phase I et la Phase II.

Phase III

La principale composante de la Phase III (figure 4.5) est reliée à l'aménagement de postes de mouillage et d'espaces d'entreposage de bateaux/et de stationnement le long de la partie sud-ouest intérieure de l'anse qui

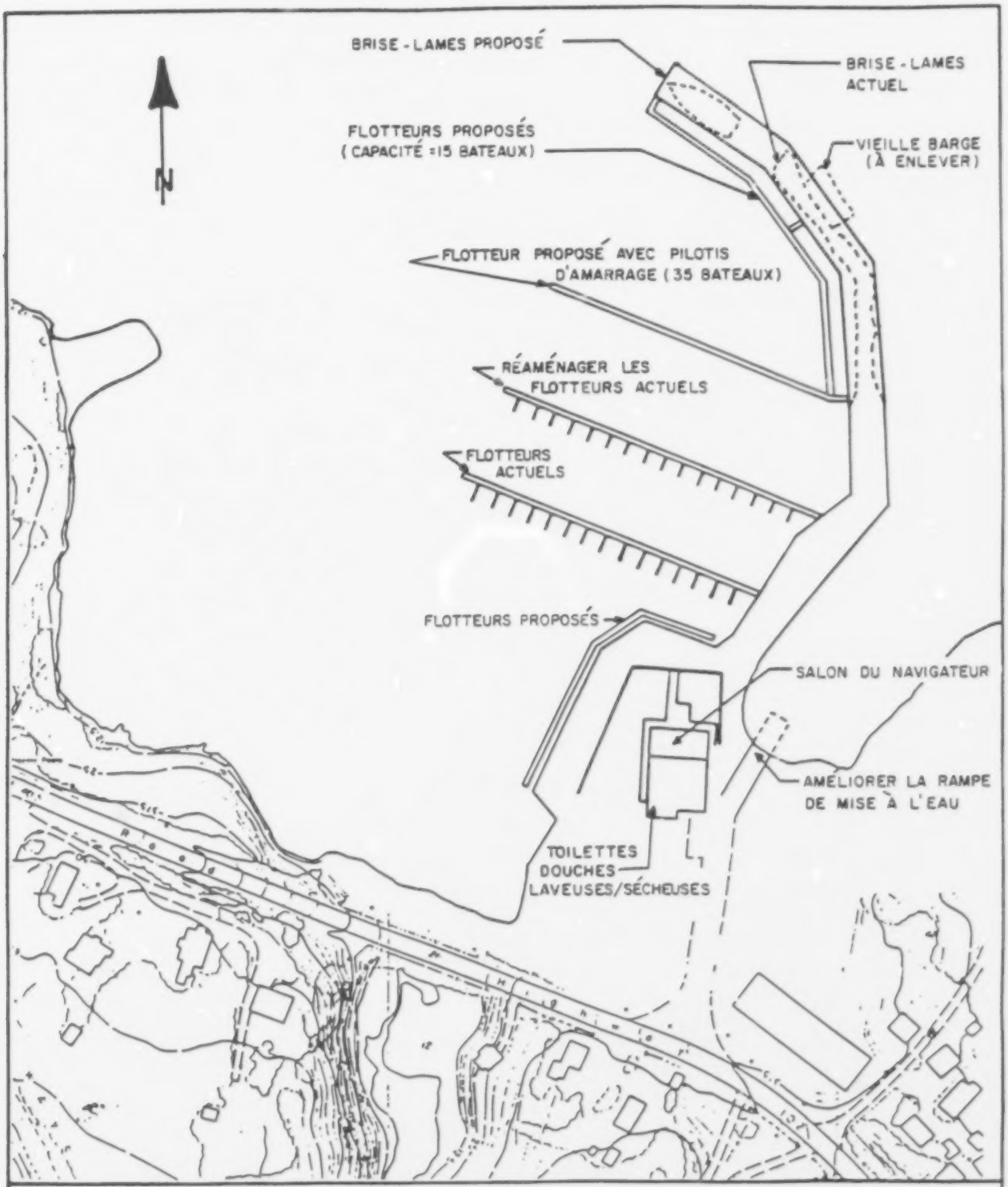


FIGURE 4.4: PLAN D'AMÉNAGEMENT SCHÉMATIQUE - MARINA DE SAINT JOHN - PHASE II

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

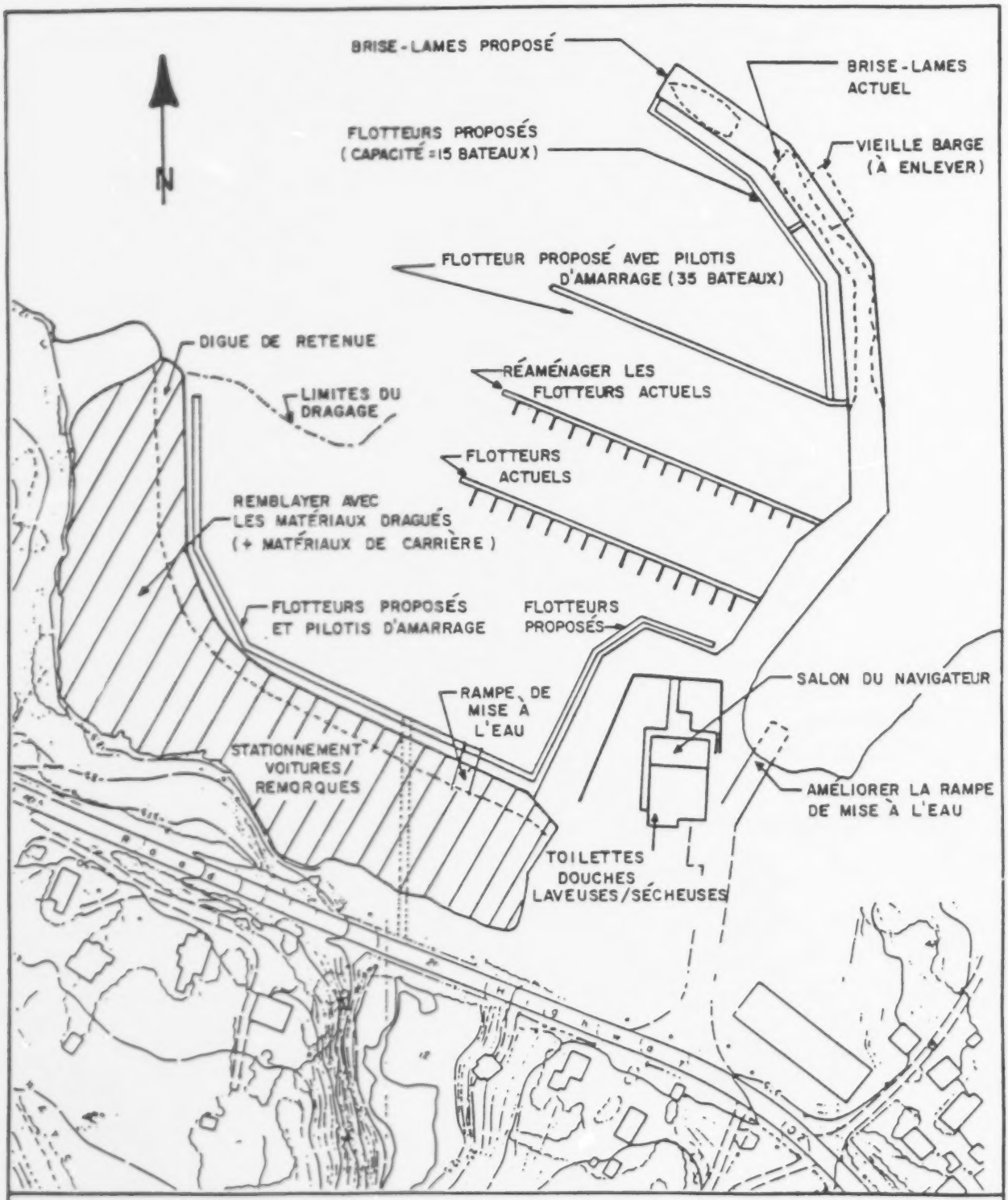


FIGURE 4.5: PLAN D'AMÉNAGEMENT SCHÉMATIQUE - MARINA DE SAINT JOHN - PHASE III

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

forme le bassin de mouillage. Cette mesure comporterait la construction d'une digue de rétenue généralement parallèle à la rive actuelle dans la partie sud-ouest de l'anse. Cette construction comprendrait le remblayage de la partie arrière de la structure de retenue générale. La zone créée par ce remblayage pourrait être utilisée comme terrain de stationnement pour les véhicules et les remorques. Aussi, les petits bateaux pourraient être desservis par l'aménagement d'une rampe de mise à l'eau comportant suffisamment d'espace d'entreposage pour les remorques de bateaux ainsi que les voitures.

Cet aménagement comprendrait la prise de mesures pour assurer le maintien du système de drainage relié au ponceau/pont sous la route de la tête de l'anse. On prévoit qu'une bonne partie du matériau requis pour remblayer la partie arrière de la digue de retenue pourrait être draguée du bassin de mouillage près de cette structure.

Il est évident que la capacité de cette installation pourrait être augmentée de 55 bateaux en aménageant les postes de mouillage prévus dans la phase III le long du côté intérieur du brise-lames.

A moyen terme, la capacité de mouillage générale pourrait également être augmentée en prolongeant les trois principales séries de flotteurs (Phase II) à partir du brise-lames en direction nord-ouest. Ces travaux pourraient être effectués de façon assez économique en aménageant tout simplement les flotteurs supplémentaires et les structures d'ancrage à pilotis requises pour effectuer ces agrandissements. Il faudrait aussi cependant enlever un petit monticule de pierres qui se trouve actuellement dans le bassin près de l'extrémité intérieure des flotteurs actuels. La capacité de mouillage supplémentaire créée par cette future phase n'a pas été estimée (cet agrandissement à moyen terme devrait tenir compte des besoins éventuels en matière d'expansion des installations de protection contre les vagues).

L'expansion proposée dans la phase III des travaux déjà entrepris par cet entrepreneur pourrait améliorer considérablement les installations de navigation de plaisance dans la région du bas du fleuve Saint-Jean. En particulier, cette installation est la seule du côté ouest du réseau fluvial.

Elle est située dans un endroit stratégique pour desservir une bonne partie du bassin de population dans la région du grand Saint John. Cette installation constitue également un élément important du plan d'aménagement global en raison de la demande accrue déjà manifestée par les navigateurs à cet endroit.

Les prévisions préliminaires des coûts des principales composantes de cet aménagement sont les suivantes :

1) Phases I et II = 500 000 $.

2) Phase III = 400 000 $.

D'après la demande actuelle, les phases I et II sont exigées immédiatement. L'accroissement de la capacité de mouillage de la Phase I ne serait pas suffisante pour justifier la demande qui existe actuellement pour la saison de 1986. De plus, il est fort probable que la Phase III sera requise bien avant la visée de cette étude qui est de 5 ans. La demande à moyen terme pourrait bien exiger le prolongement des 3 principaux flotteurs de mouillage illustrés dans les figures 4.4 et 4.5.

4.2.2 Les installations prioritaires du Groupe II

3) Marina municipale de Shediac

Cette installation est l'une des plus prioritaires dans le Groupe II. Cependant, les besoins de base pour la flotte principale de navigation de plaisance, en majeure partie, ont été comblés par l'agrandissement actuel et récent de la marina à cet endroit.

L'information que nous avons obtenue au cours de ce projet signale que cette marina a actuellement une capacité d'environ 120 bateaux en raison de la façon dont les flotteurs sont disposés. Au cours de la dernière saison, environ 75 postes de mouillage ont été loués. Cela assure une capacité excédente actuelle d'environ 45 bateaux. Cette capacité devrait probablement répondre à la légère croissance de la flotte principale à court terme. On

peut, en même temps, en effectuant des travaux de dragage, aménager des flotteurs dans le bassin de mouillage protégé contre les vagues pour accueillir jusqu'à environ 200 bateaux. Conséquemment, à mesure que la demande augmente à moyen et à long terme, l'installation peut être agrandie en aménageant d'autres flotteurs/jetées et des pilotis d'amarrage.

Les aménagements effectués à la marina actuelle dans cet endroit font partie d'un complexe récréatif axé sur les activités nautiques y compris l'aménagement des plages, la voile pendant le jour et la planche à voile. Les principales composantes de cet aménagement qui ont trait spécifiquement à la marina sont achevées.

Les principaux éléments supplémentaires devant être intégrés à la marina de ce complexe sont les suivants :

1) achèvement de l'aménagement paysager et du terrain de stationnement rattaché au nouveau pavillon de la marina située immédiatement après le bassin de mouillage;

2) aménagement d'autres salles de toilette dans le petit pavillon près du bassin de mouillage; et

3) installation de douches et de laveuses/sécheuses dans le pavillon/salon principal.

Le coût estimatif de ces aménagements est d'environ 75 000 $.

Il se peut qu'il faille effectuer des travaux de dragage à l'entrée du bassin de la marina. Certains rapports provenant de navigateurs locaux signalent qu'on a effectué des travaux de remblayage depuis la construction de cette installation. Il faut effectuer d'autres études afin de déterminer si des travaux de dragage s'imposent. Cette étude n'a pas tenu compte du coût des travaux de dragage qu'il faudrait peut-être faire éventuellement.

La Société du festival de homard prévoit, en ce qui a trait à l'achèvement de ce complexe récréatif, y inclure un certain nombre d'éléments qui ne sont pas reliés directement aux activités rattachées à la flotte principale de bateaux de plaisance.

4) Marina de Bas-Caraquet

La marina de Bas-Caraquet est relativement nouvelle et offre un degré élevé de services aux plaisanciers dans cette région. Le degré de satisfaction générale chez les membres de cette installation était le plus élevé par rapport à toutes les autres installations de la province.

La demande accrue à cet endroit ne devrait pas nécessiter l'accroissement de la capacité de mouillage au-delà de celle qui peut être assurée dans le bassin de mouillage actuel à court terme.

Les réactions obtenues de la part des navigateurs dans cette région laissent entrevoir la possibilité d'envasement à l'entrée du bassin de mouillage. Cette condition apparente devrait être étudiée en effectuant des sondages au cours de la prochaine saison afin de déterminer le degré d'envasement qui s'est produit. Ce sondage devrait déterminer, s'il en est, les mesures requises pour réduire cet envasement potentiel.

5) Douglas Harbour

Douglas Harbour (figure 3.4) est recommandé à titre d'emplacement pour une nouvelle marina. Ce port a déjà évolué pour devenir un centre d'activités de navigation de plaisance sur le Grand Lac. Cela est attribuable en partie aux caractéristiques naturelles qui offrent une protection contre le grand cours d'eau parfois agité dans la partie principale de Grand Lake. Sa proximité d'un site qui offre des conditions excellentes pour la voile dans le Grand Lac est d'égale importance.

Les possibilités d'aménagement d'une marina à Douglas Harbour sont également augmentées du fait qu'il existe une entreprise commerciale dont le propriétaire est intéressé à faire de l'expansion pour répondre aux besoins

en matière de navigation de plaisance. Cet entrepreneur a récemment acquis du terrain qui donne accès au bord de l'eau dans la petite anse au nord-est du quai public actuel à Douglas Harbour. Il a également aménagé un magasin dépanneur sur cette propriété.

L'aménagement proposé du Douglas Harbour est fondé sur le concept prévoyant la prestation de services de marina limités qui répondraient aux besoins des activités de passage et des activités rattachées au port d'attache (embarcations résidentes et non résidentes) dans cette magnifique partie du réseau du fleuve Saint-Jean.

Les composantes précises de l'aménagement de la marina à Douglas Harbour sont illustrées de façon schématique aux figures 4.6 et 4.7. La figure 4.6 donne un aperçu général de Douglas Harbour indiquant l'emplacement du quai public actuel et de Earles Cove qui est devenu un bassin d'amarrage/d'ancrage pour les navigateurs locaux. Cette figure illustre également la possibilité manifeste d'expansion à moyen et à long terme des bassins d'ancrage et d'amarrage par le dragage d'une entaille dans le banc de sable jusqu'à l'anse à l'ouest de l'entrée du port.

La figure 4.6 indique l'emplacement de l'aménagement proposé relié à l'entreprise privée actuelle (Hunter's One Stop Convenience Store). Cette zone est proposée pour l'aménagement d'une installation munie d'une capacité de mouillage modérée. Cet emplacement assurerait un accès direct au dépanneur qui a actuellement des salles de toilette, des laveuses et des sécheuses ainsi qu'à un éventail de services généraux y compris de la glace et du carburant.

Les principales nouvelles composantes de cet aménagement de marina proposées (figure 4.7) comprendraient :

1) douches (dans le magasin dépanneur);

2) accès (par eau et par terre) à un nouveau bassin de mouillage dans l'anse en arrière du dépanneur;

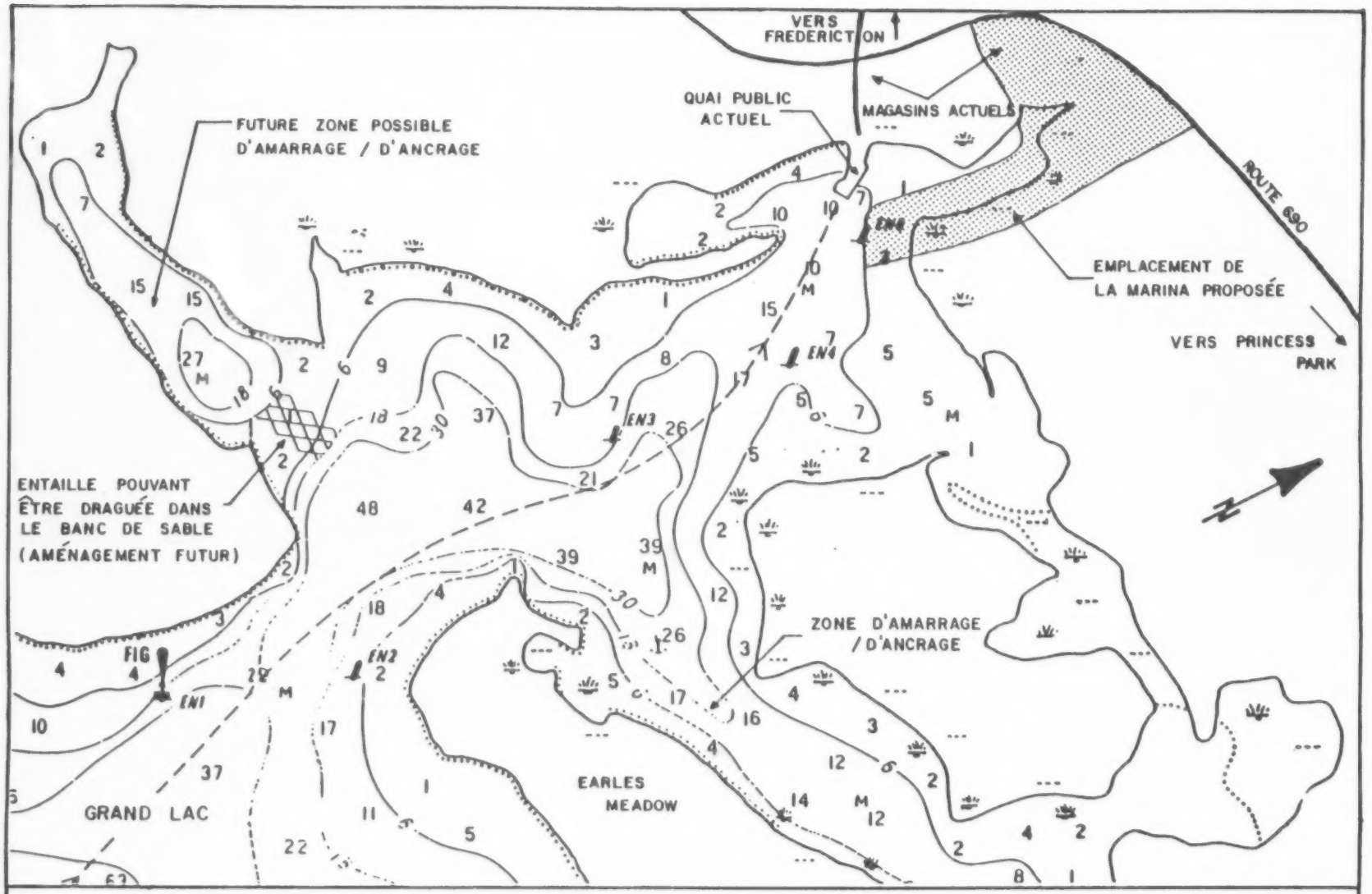


FIGURE 4.6: PLAN D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRAL – DOUGLAS HARBOUR

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

3) dragage de l'anse pour relier le havre principal à un point à l'est du quai public actuel;

4) installation de pompes à carburant et d'un poste de pompage contigu au bassin de mouillage dragué;

5) aménagement d'installations de mouillage (avec électricité) dans le bassin dragué et de postes d'amarrage à Earles Coves; et

6) aménagement d'une zone de stationnement/d'entreposage pour bateaux à la tête de l'anse.

Cette proposition assurerait une capacité de mouillage de 50 à 60 bateaux. En général, l'utilisation à court terme aurait la priorité à l'extrémité côtière des flotteurs de mouillage.

Le bassin de mouillage comporterait une série linéaire simple de flotteurs avec mouillage des deux côtés de ce flotteur. L'aménagement proposé comporterait un système d'amarrage à pilotis semblable à celui utilisé par le RKYC. Ce système de mouillage permet de prévoir un nombre maximum d'espaces de mouillage dans une zone limitée. Ce plan permet une capacité de mouillage plus élevée que celle qui pourrait être assurée par les jetées.

L'entreposage des bateaux hors de l'eau et le stationnement pourraient être fournis à l'extrémité côtière de la zone de mouillage. On présume que le matériau dragi du bassin de mouillage pourrait être utilisé à titre de remblai à l'extrémité côtière et dans les terrains adjacents le long de la rive.

Il est important de noter qu'il faudra s'occuper du déversement du ruisseau qui coule dans l'anse. Un étude préliminaire du bassin de captage pour ce ruisseau indique que cet objectif est probablement réalisable. Une étude de faisabilité détaillée et la conception de cette installation de marina permettront de confirmer le bien-fondé de cette approche ou de trouver d'autres solutions, selon le cas.

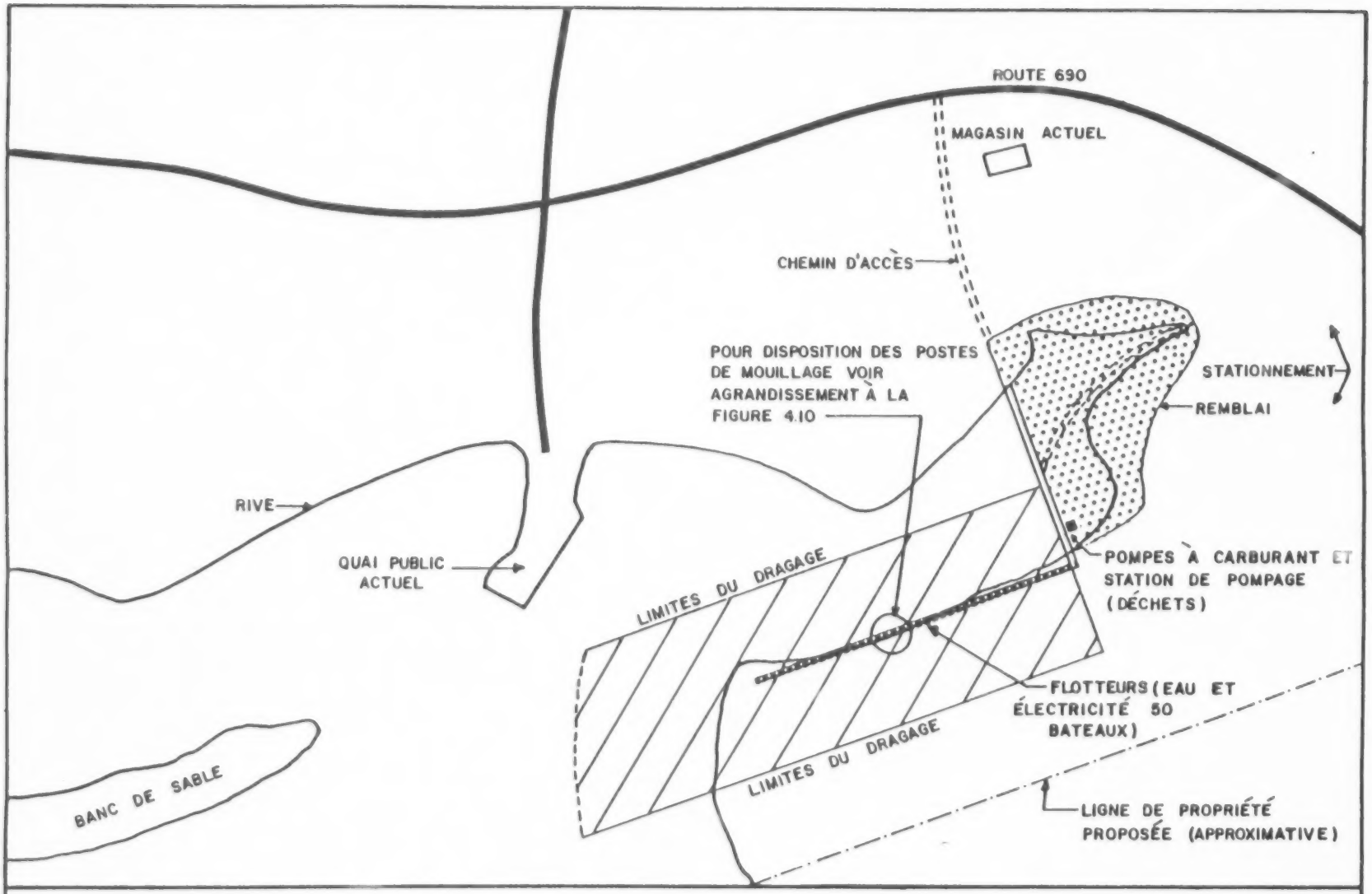


FIGURE 4.7: PLAN D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ - DOUGLAS HARBOUR

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD

En plus des installations de mouillage principales, on propose qu'un certain nombre de postes d'amarrage soient aménagés selon un patron systématique dans l'ancrage à Earles Cove. Cette mesure augmentra considérablement la capacité par rapport aux bateaux de passage ou aux bateaux résidents dans cette région. Cette capacité peut être assurée à un coût minime.

L'étude de faisabilité et la conception détaillée de ce projet devraient comporter l'examen de l'envasement qui pourrait se produire dans le bassin de mouillage dragué. Une étude initiale laisse entrevoir que cela ne sera probablement pas un problème.

Les estimations préliminaires du coût d'aménagement de cette installation et de ces services sont de 500 000 $.

En plus des améliorations qui sont proposées pour Douglas Harbour, il est devenu récemment apparent qu'un autre entrepreneur serait intéressé à aménager une marina avec services complets dans cette zone générale du système du fleuve Saint-Jean. Tout semble indiquer actuellement que ce centre de services pourrait être aménagé sur le Lac Maquapit. Toutefois, en raison de l'isolement relatif de cet emplacement et des trois heures de temps de voile perdu par jour, nous recommandons que Douglas Harbour soit l'emplacement de la principale installation de marina et que le Lac Maquapit soit aménagé à titre de centre de réparation et de vente.

L'aménagement d'un centre de réparation et de vente d'articles de natation sur le Lac Maquapit est grandement souhaitable. En particulier, les services constituent un élément important qui n'existe pas actuellement (mais qui est nécessaire) dans toute la partie centrale du système du fleuve Saint-Jean. On pourrait promouvoir le centre de services du Lac Maquapit et son aménagement devrait comprendre l'installation d'un nombre suffisant de flotteurs pour assurer aux voiliers aussi bien qu'aux bateaux motorisés un accès convenable à la terre. Un coût minime d'environ 75 000 $ a été prévu pour les installations d'accès à l'eau/au terrain dans le cas de ce centre de services.

6) Gagetown

Au cours des dernières années, la marina Colpitts à Gagetown a pris rapidement de l'expansion. Un certain nombre de facteurs font de cette installation une composante stratégique du plan global d'aménagement pour la flotte principale. Ces facteurs comprennent son emplacement près de la jonction du système du fleuve Saint-Jean et de la rivière Jemseg menant à Grand Lake et au Lac Maquapit. C'est également la principale voie par eau de la partie supérieure du fleuve Saint-Jean menant à Oromocto/Fredericton. Les autres facteurs relatifs à l'aménagement de cette installation concernent les efforts déployés par l'exploitant pour desservir les plaisanciers.

L'activité de navigation accrue découlant de l'aménagement de cette marina a également augmenté l'activité à d'autres entreprises touristiques y compris la boutique d'artisanat et l'auberge de campagne qui se trouve près de cet endroit (the Steamer's Stop Inn). Cette auberge a un petit quai flotteur et plusieurs postes d'amarrage pour desservir les personnes qui viennent y prendre des repas ou y passer une nuit après avoir emprunté le système fluvial.

L'aménagement de la marina actuelle est rattaché au magasin général situé dans le centre du village à environ 30 mètres en aval du quai public (figure 4.8). Vu son emplacement général, les habitudes de navigation établies et les engagements déjà pris par l'exploitant de la marina par rapport aux services qu'il rend, cette installation devrait connaître une demande accrue à court terme. Cette demande proviendra des bateaux qui ont leur port d'attache dans la région ainsi que des bateaux de passage.

Le programme d'amélioration de cette installation est présenté dans les trois phases suivantes :

Phase I - prolonger les flotteurs actuels en aval;
Phase II - déplacer et prolonger les flotteurs actuels au large de l'emplacement actuel d'environ 12 mètres et assurer des postes de mouillage en diagonale; et

Phase III - aménager le bassin de mouillage sur le terrain vacant sur la rive qui appartient au propriétaire de la marina et qui est situé juste en aval de la marina actuelle.

Les première et deuxième phases de cet aménagement (figures 4.8 et 4.9) comportent l'amélioration de l'installation actuelle. La troisième phase, qui comporte un aménagement plus élaboré d'un bassin de mouillage avec marina (figure 4.10) pourrait être mise en oeuvre à titre de deuxième composante de cet aménagement global à court terme.

Phase I

La figure 4.8 illustre les principales composantes de la Phase I de ce projet d'aménagement pour l'emplacement de la marina actuelle. Ces composantes clé comprennent :

1) aménagement d'autres quais flotteurs parrallèles à la rive de la rivière en aval à partir des flotteurs actuels;

2) aménagement d'une zone de stationnement agrandie sur la propriété en arrière de l'immeuble d'appartements appartenant à la marina;

3) aménagement d'un petit bâtiment comprenant salles de toilette, douches et casse-croûte;

4) aménagement d'une zone de récipients à déchets et d'une station de pompage pour les déchets des réservoirs des bateaux; et

5) réaménagement des postes d'amarrage actuels et aménagement d'autres postes d'amarrage selon ce que l'espace disponible permettra.

Cette phase du plan d'aménagement comprendrait l'installation d'autres postes d'amarrage en aval le long de la rive sud-ouest de l'installation. Tous les postes d'amarrage actuels devraient être relocalisés afin d'aménager le nombre maximum de postes d'amarrage dans l'espace disponible. On devrait envisager spécifiquement la possibilité d'attribuer les postes d'amarrage en

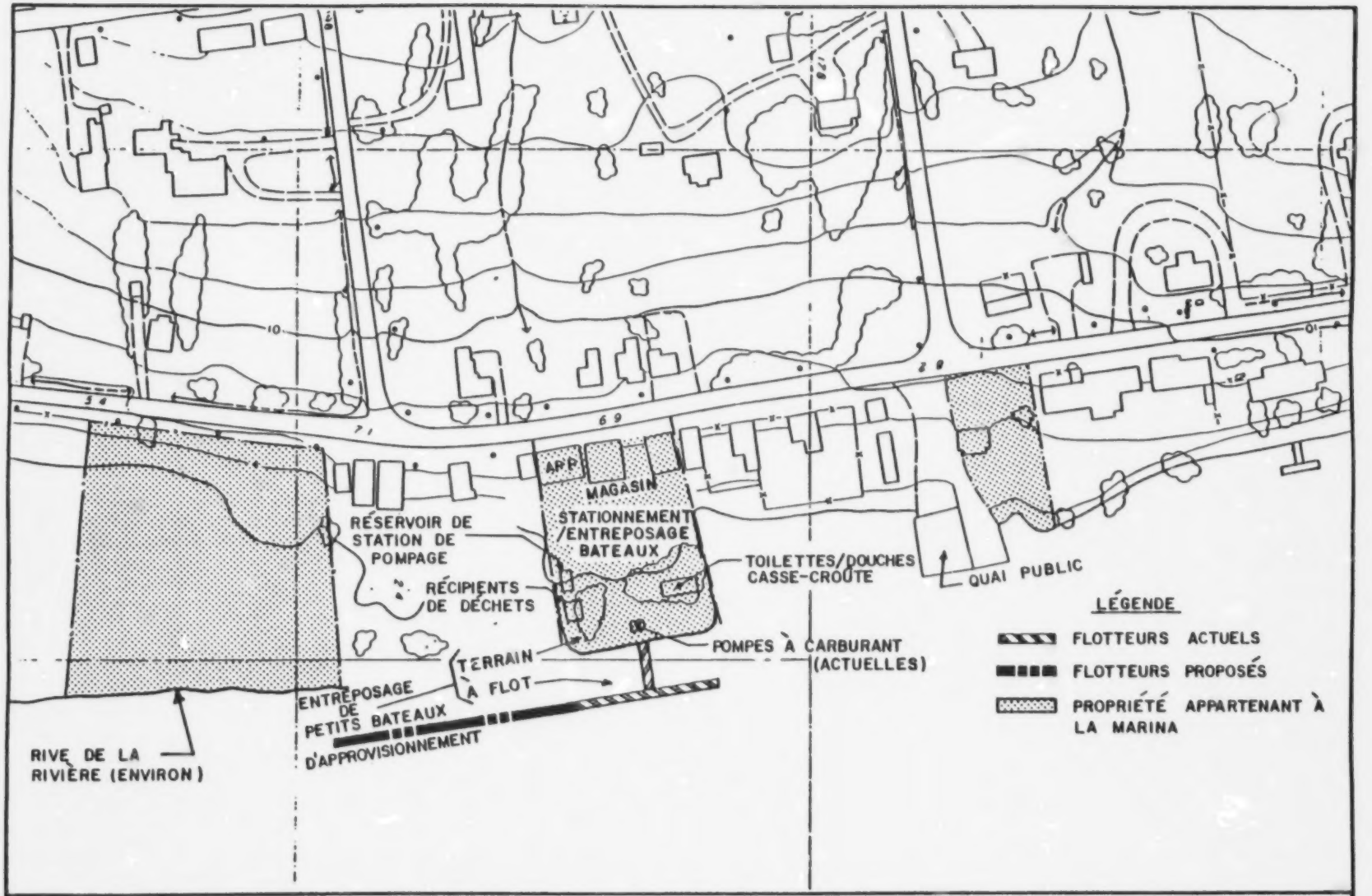


FIGURE 4.8: PLAN D'AMÉNAGEMENT SCHÉMATIQUE – GAGETOWN (PHASE I)

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

fonction de la taille du bateau (par exemple, tous les bateaux de moins de 26 pieds dans une certaine zone et tous les bateaux de plus de 35 pieds dans une autre zone, etc.). La Phase I comporterait également d'autres espaces d'entreposage pour les petits bateaux d'approvisionnement le long de la partie côtière des nouveaux flotteurs et des flotteurs existants ainsi qu'un espace d'entreposage hors de l'eau le long de la rive de la propriété en arrière de l'appartement et des bâtiments du magasin.

Phase II

La Phase II (notamment déménager les flotteurs de la Phase I de la rive de la rivière et assurer des postes de mouillage en diagonale selon la figure 4.9) augmenterait la capacité essentiellement des mêmes installations de 18 à 30 bateaux (Phase I).*

Des discussions tenues récemment avec l'exploitant de cette installation révèlent que le nombre de réservations supplémentaires pour les bateaux au cours de l'année à venir est légèrement supérieur à la capacité supplémentaire qui serait assurée par les programmes d'accroissement de la capacité de mouillage proposés dans la Phase I. Dans les circonstances et vu le taux de croissance précédent de cette installation et le potentiel de croissance pour l'avenir, l'expansion de la Phase II est justifiée immédiatement. En même temps, pour répondre à la demande occasionnée par la croissance à court terme, il faut entamer immédiatement la planification de la Phase III.

Phase III

La Phase III de l'aménagement à la marina Colpitts à Gagetown nécessitera une étude pour en confirmer la faisabilité et pour mettre au point la conception du projet d'aménagement préliminaire proposé à la figure 4.10. Pour

---

* Cela suppose que les postes de mouillage en diagonale seront fonctionnels dans les vents prédominants actuels sans qu'il soit nécessaire d'aménager des jetées.

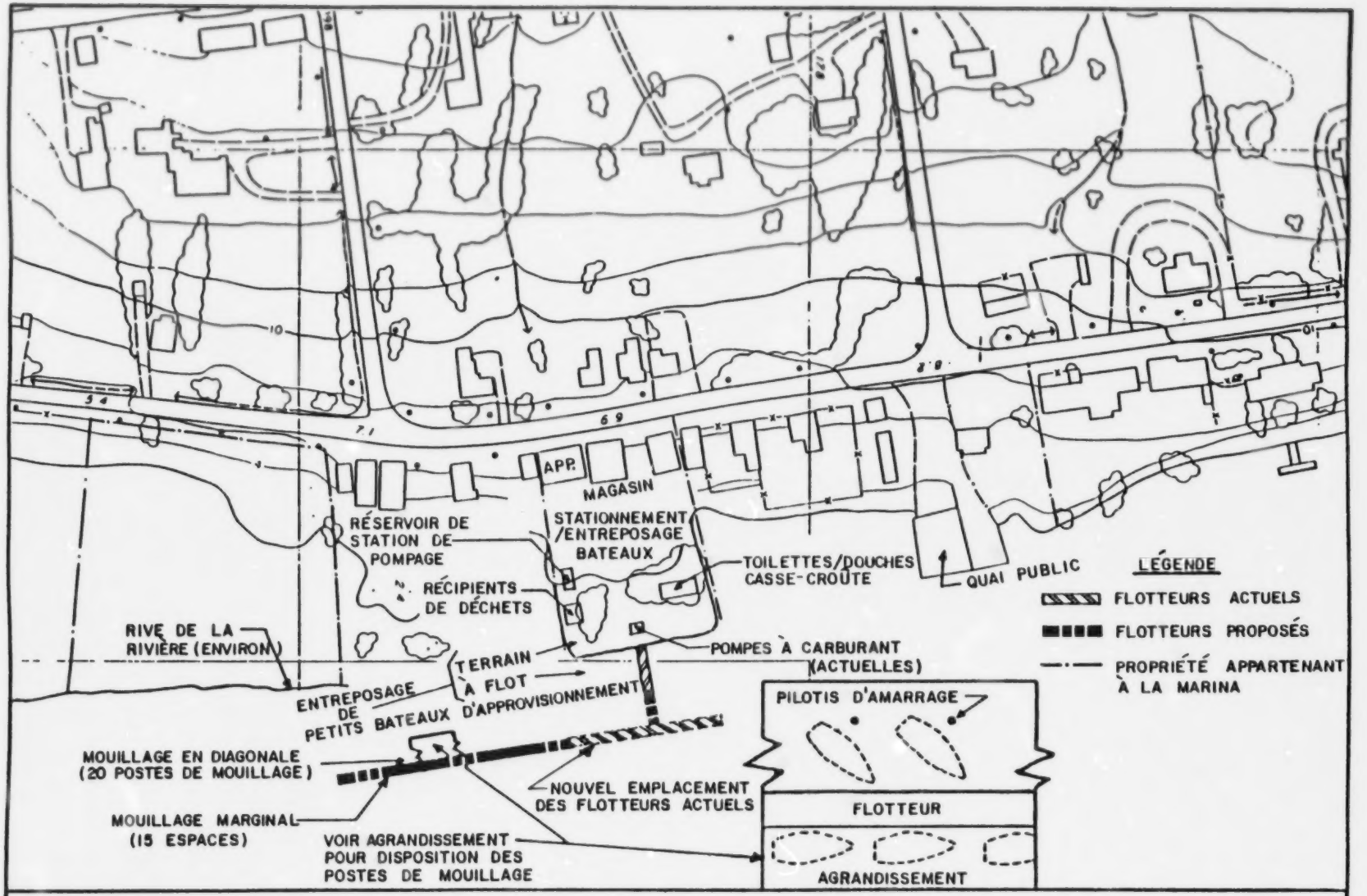


FIGURE 4.9: PLAN D'AMÉNAGEMENT SCHÉMATIQUE – GAGETOWN (PHASE II)

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

souligner les faits saillants de la proposition de la Phase III, il faudrait noter que les principales composantes de cette phase d'aménagement assureraient une expansion majeure de la capacité de mouillage en créant un bassin de mouillage sur la propriété qui se trouve dans la parcelle de terrain qui appartient au propriétaire de la marina en aval à partir des installations de la marina actuelle.

L'aménagement de ce bassin devrait nécessiter une structure de brise-lames fixe le long du côté vers le haut de la rivière de cette propriété et à peu près parallèle à la rive de la rivière. Ce brise-lames est nécessaire pour minimiser les risques de décantation dans le bassin de mouillage. Cette démarche est particulièrement importante pendant la crue du printemps où le bassin de mouillage aurait naturellement tendance à connaître un taux accru de décantation s'il n'était pas protégé par cette structure.

La mise au point de la conception de cette installation nécessite la vérification du type de matériau à draguer et le coût potentiel relié à cet ouvrage. Cet ouvrage déterminera la faisabilité de l'aménagement d'une série de flotteurs du côté de la rive et contiguë au chemin (et le type de conception nécessaire pour éviter tout impact négatif sur la chaussée actuelle). Il est aussi important que la conception finale permette, dans la plus grande mesure du possible, de faire de l'aménagement d'un tel bassin de mouillage une approche pratique qui ne comporte pas une forte possibilité non réaliste de décantation rapide du bassin de mouillage.

Les travaux préliminaires effectués au cours de cette étude révèlent la possibilité d'orienter la partie du brise-lames qui est contiguë à la rive de la rivière de façon qu'il tende à empiéter sur le lit de la rivière quelque peu du côté en aval de la rivière. Cette approche rétrécira la coupe transversale de la rivière suffisamment pour assurer que la vitesse d'écoulement à côté de l'ouverture du bassin de drainage est marginalement supérieure à la vitesse d'écoulement normale immédiatement en amont de ce point de la rivière. Cela réduit le potentiel de décantation à l'entrée du bassin de drainage.

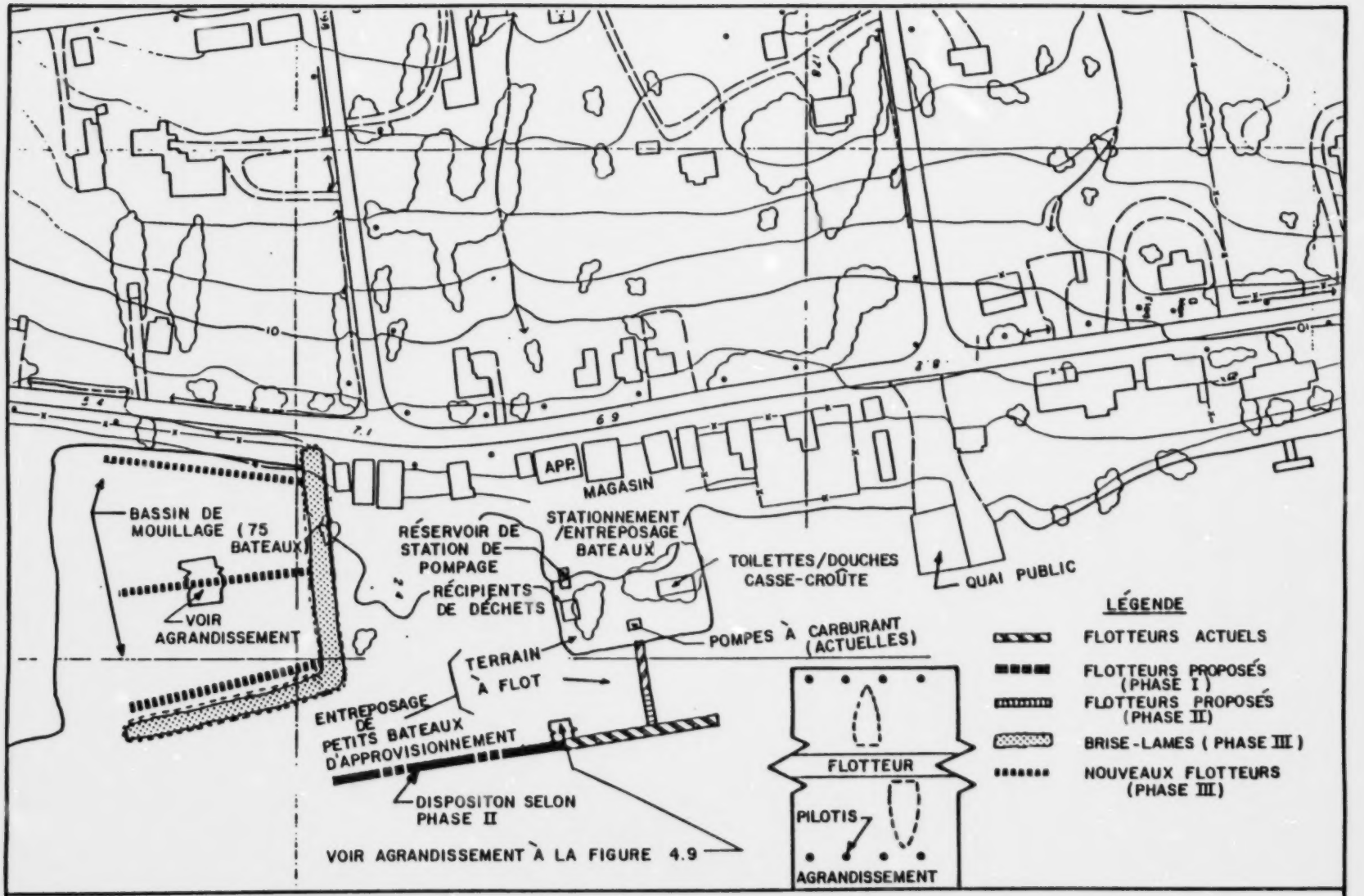


FIGURE 4.10: PLAN D'AMÉNAGEMENT SCHÉMATIQUE – GAGETOWN (PHASE III)

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

La disposition conceptuelle préliminaire de cette installation (figure 4.10) révèle également un aménagement général possible des flotteurs dans le bassin de mouillage. La disposition illustrée dans cette figure permettrait d'assurer de l'espace pour environ 75 bateaux. L'aménagement éventuel permettrait d'accueillir environ 16 bateaux le long de la face côtière du brise-lames qui se trouve parallèle à la rive de la rivière. Ces espaces permettraient d'accueillir de plus gros bateaux. Le flotteur central comporterait des postes de mouillage de chaque côté d'une simple série de flotteurs avec un système d'amarrage à pilotis (sans jetées) semblable au système du RKYC. Cette installation pourrait accueillir environ 35 bateaux de taille moyenne (26 à 30 pieds de longueur). La série de flotteurs près de la côte fournirait des postes de mouillage aux bateaux de plus petite taille.

Une partie du dragage exigé pour le bassin de mouillage dans la Phase III pourrait être exécutée pendant la Phase II. Le matériau requis dans la Phase II pour remblayer la zone arrière de l'immeuble d'appartements et pour surélever la partie extérieure de la base de terrain qui est actuellement à un niveau inférieur à celui du terrain de stationnement actuel qui se trouve immédiatement en arrière du magasin pourrait être obtenu dans la zone qui doit être draguée dans la Phase III (à condition que ce matériau convienne à cette utilisation et réponde aux exigences en matière d'environnement).

En ce qui a trait à l'aménagement à long terme de cette installation, il est recommandé que l'exploitant fasse l'acquisition de la propriété immédiatement en aval du bassin de marina proposé dans la Phase III. Egalement, cette propriété ou toute autre propriété supplémentaire, ou l'une ou l'autre de ces propriétés, devrait être acquise dans cette région en vue d'un terrain de stationnement pour véhicules lors de la Phase III de l'aménagement.

Le coût prévu des Phases I et II de l'aménagement de la marina Colpitts à Gagetown est de 130 000 $. La Phase III coûterait une somme supplémentaire de 750 000 $.

7) St. Andrews

St. Andrews est considéré hautement prioritaire par rapport au classement global (figure 3.4) parce qu'il est situé dans une des importantes régions de destination touristique établies dans la province. Il est classé comme un

emplacement hautement prioritaire en raison de sa proximité du corridor principal pour le trafic de passage non résident (résident et non résident) qui se déplace le long de la côte du Maine/du Nouveau-Brunswick vers la principale région de croisière de destination, le fleuve Saint-Jean.

La flotte résidente actuelle dans la région de St. Andrews/Ste-Croix représente un total d'environ 50 bateaux de la taille principale. Environ deux tiers de ces bateaux ont leur port d'attache à St. Andrews. C'est de ce dernier groupe que provient la principale demande des bateaux résidents en ce qui a trait aux installations d'amarrage/de mouillage dans le port de St. Andrews. De plus, un nombre limité de la flotte d'environ 20 bateaux au Yacht Club de Ste-Croix utilise actuellement régulièrement les installations dans le port de St. Andrews. L'aménagement d'une marina à St. Andrews augmenterait le nombre de bateaux des régions de Ste-Croix et de Chamcook qui pourraient également utiliser cette installation.

Il est évident que la flotte résidente totale dans l'ensemble de la région de Ste-Croix/Baie de Passamaquoddy/Fundy Isles ne justifie pas l'installation de plus d'une marina principale. Vu les attractions, les services touristiques et les loisirs à St. Andrews, son emplacement général en ce qui a trait à l'accès à l'eau ainsi que sa réputation établie en tant que région de destination touristique principale, en font l'endroit logique pour l'aménagement d'une marina dans la partie sud-ouest de la Baie de Fundy.

Le Comité du district des services locaux à Chamcook a manifesté des inquiétudes concernant l'aménagement d'une marina dans le port de Chamcook. Toutefois, après étude des besoins de la flotte résidente dans la Baie de Passamaquoddy et suite à des discussions approfondies avec des représentants de la flotte de croisière de passage du fleuve Saint-Jean et de la côte américaine, il est évident que la demande principale en matière d'installations de marina dans cette région vise des installations à St. Andrews.

Les mêmes commentaires s'appliquent à l'intérêt possible qui pourrait être manifesté à l'égard de certaines composantes des services de marina à St. Stephen/Ste-Croix et à St. George. Parmi ce groupe d'autres emplacements

à l'intérieur de la zone de Ste-Croix et de la Baie de Passamaquoddy, St. Stephen/Todds Point est l'emplacement qui offre le plus de potentiel en raison de taille de la flotte actuelle au Yacht Club de Ste-Croix. Bien qu'une seule marina soit souhaitée dans la partie ouest de Fundy de la région visée par notre étude, et que l'on préfère que cette installation soit aménagée à St. Andrews, il convient également d'encourager l'organisation d'activités de navigation dans les régions de Ste-Croix et Chamcook en assurant les services suivants :

1) Dans la rivière Ste-Croix, on pourrait promouvoir la navigation en installant huit postes d'amarrage au club de Ste-Croix à Todds Point. Ces postes d'amarrage pourraient être loués pour une période à court ou à long terme (la priorité étant accordée à l'utilisation à court terme). Ce service pourrait être complété par une série de flotteurs qui serait utilisée comme zone de mouillage au large pour les bateaux de passage (les flotteurs comprennent deux unités, 30 pieds sur 10 pieds chacune). La réussite d'autres efforts en vue de construire un barrage de marée ascendante à St. Stephen, favoriserait l'accroissement du système de flotteurs au quai de St. Stephen.

2) En ce qui a trait au port de Chamcook, il est proposé qu'initialement six postes d'amarrage soient aménagés dans une zone qui ne nuirait pas aux activités d'aquiculture et aux espaces loués actuellement dans le port. Les postes d'amarrage devraient être administrés par le Comité du district des services locaux de Chamcook. A mesure que la demande le justifiera, d'autres postes d'amarrage pourraient être aménagés et l'expansion à moyen terme pourrait comprendre l'aménagement d'un flotteur de mouillage au large de la côte pour les escales à court terme des embarcations de passage.

La navigation à St. George se limite actuellement à la visite occasionnelle des embarcations de passage (résidentes et non résidentes). Vu l'activité de navigation de plaisance limitée dans cette région, il ne serait pas justifié pour le moment d'aménager des installations. Si la demande devait augmenter considérablement, la première étape du service à St. George serait de fournir un nombre limité de postes d'amarrage. Cela permettrait aux embarcations en visite d'amarrer en sécurité dans le port et d'avoir accès à la côte près de la zone du centre-ville.

L'aménagement du centre de villégiature entrepris actuellement sur l'Ile Campobello est un autre facteur qui touche l'aménagement général d'une marina dans la région de Fundy Isles. Ce projet comporte l'aménagement majeur de stations de villégiatures saisonnières et à temps plein auxquelles une marina viendra probablement s'ajouter à l'avenir. Cet aménagement, qui augmentera sans contredit l'activité des bateaux de passage dans la région Fundy Isles/Passamaquoddy, devrait être encouragé.

Le Fundy Isles National Marine Park est un autre aménagement potentiel majeur qui est rattaché aux besoins en matière de marina dans la zone de Fundy Isles/Passamaquoddy. Les installations proposées dans le présent rapport pour St. Andrews ne tiennent pas compte de l'aménagement éventuel du parc marin. Toutefois, si ce parc devait être aménagé, l'activité de navigation augmenterait considérablement en ce qui a trait du moins, aux bateaux d'excursion ayant leur port d'attache au port de St. Andrews (la demande varierait selon l'option du parc qui pourrait être mise en oeuvre).

Les installations de navigation actuelles à St. Andrews sont limitées. Les plaisanciers sont desservis par une combinaison d'installations et d'initiatives fédérales, municipales, des clubs et des particuliers. Les principales installations actuelles sont le quai public et le pavillon du club. Le Yacht Club de St. Andrews (conjointement avec la ville) améliore actuellement la partie du pavillon du club qui se trouve en bordure de l'eau.

Beaucoup d'attention a été accordée récemment aux possibilités d'aménagement général du port de St. Andrews. L'étude intitulée "Transportation Background Document" terminée récemment pour le plan d'aménagement de la région de

St. Andrews tient compte de l'aménagement du port. De plus, une étude technique plus détaillée de l'aménagement d'une marina dans le port de St. Andrews a été effectuée récemment par Travaux publics Canada pour la Direction des ports pour petits bateaux du ministère de Pêches et Océans Canada. Les résultats des diverses activités reliées à l'aménagement du port à St. Andrews révèlent un certain nombre de caractéristiques qui établissent des lignes directrices générales pour l'aménagement d'une marina dans ce port. Ces caractéristiques sont les suivantes :

1) Le port de St. Andrews nécessiterait une forme quelconque de protection contre les vagues si l'on voulait y aménager une marina. Egalement, les conditions sous la surface le long de la côte nord du port de St. Andrews sont telles qu'il faudrait draguer dans le roc pour la majeure partie du havre intérieur entre North Point et le quai du gouvernement actuel au bout de la rue King (figure 4.12) si la zone de mouillage était située du côté de la rive de la ligne de marée base. Par conséquent, le bassin de mouillage devrait être au large de la côte de la zone inter-marées afin d'éviter les coûts énormes du dragage (et les coûts d'entretien continus pouvant résulter de l'envasement du bassin).

2) La côte dans le port de St. Andrews est grandement assujettie à l'érosion. Lors de tout aménagement de structures ou d'installations dans le havre, il faudrait tenir compte de la nature sensible du matériau de la rive; lors des travaux de conception, il y aurait lieu de minimiser l'interruption des processus côtiers actuels dans la région du port. Cette orientation exige qu'une attention spéciale soit accordée à toute structure fixe majeure qui pourrait modifier considérablement le processus d'érosion/de décantation le long de toute zone côtière du port susceptible d'être modifiée.

3) Le quai public est le pivot de l'activité touristique dans la zone du centre-ville de St. Andrews. L'aménagement d'une marina le plus près possible de cette zone serait un atout pour toute la communauté des affaires dans le centre-ville (visibilité directe de la marina à partir du centre-ville constituant un atout important).

4) L'aménagement d'une marina à St. Andrews devrait être effectué de façon compatible avec les activités de pêche commerciale actuelle. Les utilisations futures du quai public doivent tenir compte de la nécessité de maintenir les activités de pêche commerciale à ce quai. Il faut aménager un dépôt de carburant à un endroit quelconque dans le port pour les activités de pêche commerciale et les activités récréatives.

5) En ce qui a trait aux installations d'une marina à St. Andrews, la conception devrait être fondée sur le besoin de fournir un complexe intérieur dans le havre qui serait protégé contre les vagues. Ce complexe devrait desservir les activités de pêche commerciale et les activités de navigation de plaisance de façon que les deux fonctions se complètent; toutefois, il y a lieu aussi de conserver dans la plus grande mesure du possible le caractère distinct de ces deux activités.

6) Vu les caractéristiques des vagues identifiées par la récente étude de Travaux publics Canada, il est recommandé que la conception finale des installations dans le port de St. Andrews tiennent compte davantage de la possibilité d'utiliser les structures de protection contre les vagues en bois flottant dont la conception serait semblable à celle utilisée par la Direction des ports pour petits bateaux en Nouvelle-Écosse. D'autres types plus coûteux de structures fixes de protection contre les vagues devraient être envisagées uniquement si des études ultérieures détaillées prouvent que la structure en bois flottant n'assurera pas adéquatement la protection exigée pendant la saison de navigation de plaisance.

7) Il faudrait aménager des salles de toilette et des douches accessibles au public au pavillon du Yacht Club de St. Andrews (ou sur le quai).

Etant donné l'importance du tourisme pour l'économie de St. Andrews, l'aménagement d'une marina est considéré comme étant une fonction complémentaire de toutes les entreprises actuelles. Etant donné ce facteur

ainsi que les diverses lignes directrices élaborées ci-dessus, il est proposé que le plan d'aménagement de navigation de plaisance pour le port de St. Andrews soit compatible avec la proposition générale d'une marina préparée par Fiander-Good Associates Ltd. dans le "Transportation Background Document" de l'étude intitulée "St. Andrews Area Planning Study".

Les figures 4.11, 4.12 et 4.13 illustrent le plan d'aménagement général pour le port de St. Andrews et les autres installations reliées à la marina. Le plan de conception pour ce port est plus difficile à réaliser que celui pour l'aménagement de la côte est et du fleuve Saint-Jean en raison de la grande variation des marées et du fait que le port est relativement exposé.

La figure 4.11 donne un aperçu général du plan d'aménagement proposé pour le port. Ce plan prévoit une marina avec deux options pour ce qui est de l'accès à la rive (seule une de ces options doit être incluse dans la conception finale). Une option d'accès au terrain comporte une série de flotteurs entre les nouveaux flotteurs installés récemment au quai public et les postes de mouillage pour la marina proposée. L'autre option comporte une promenade d'approche reliant la zone de mouillage de la marina au Yacht Club de St. Andrews au bas de la rue Douglas (il pourrait s'agir d'une structure combinée de flotteurs à pilotis). Ce plan est essentiellement le même (mais il a une orientation légèrement différente) de celui illustré dans le document "Transportation Background Document" de l'étude intitulée "St. Andrews Area Planning Study". L'orientation illustrée dans la figure 4.11 est probablement meilleure par rapport au mouvement des vagues dans le bassin de mouillage.

La marina a une capacité de mouillage pour environ 30 bateaux. La taille proposée de l'aménagement d'une marina est fondée sur le degré d'utilisation envisagée par la flotte résidente aussi bien que sur la capacité fournie pour répondre à la croissance prévue de l'activité de passage (résidente et non résidente). Cette dernière composante du trafic représente une demande qui est égale ou supérieure à celle correspondant à la flotte résidente.

Le principal avantage de l'aménagement d'une marina à St. Andrews serait l'impact d'une telle installation sur l'activité touristique générale. Cette

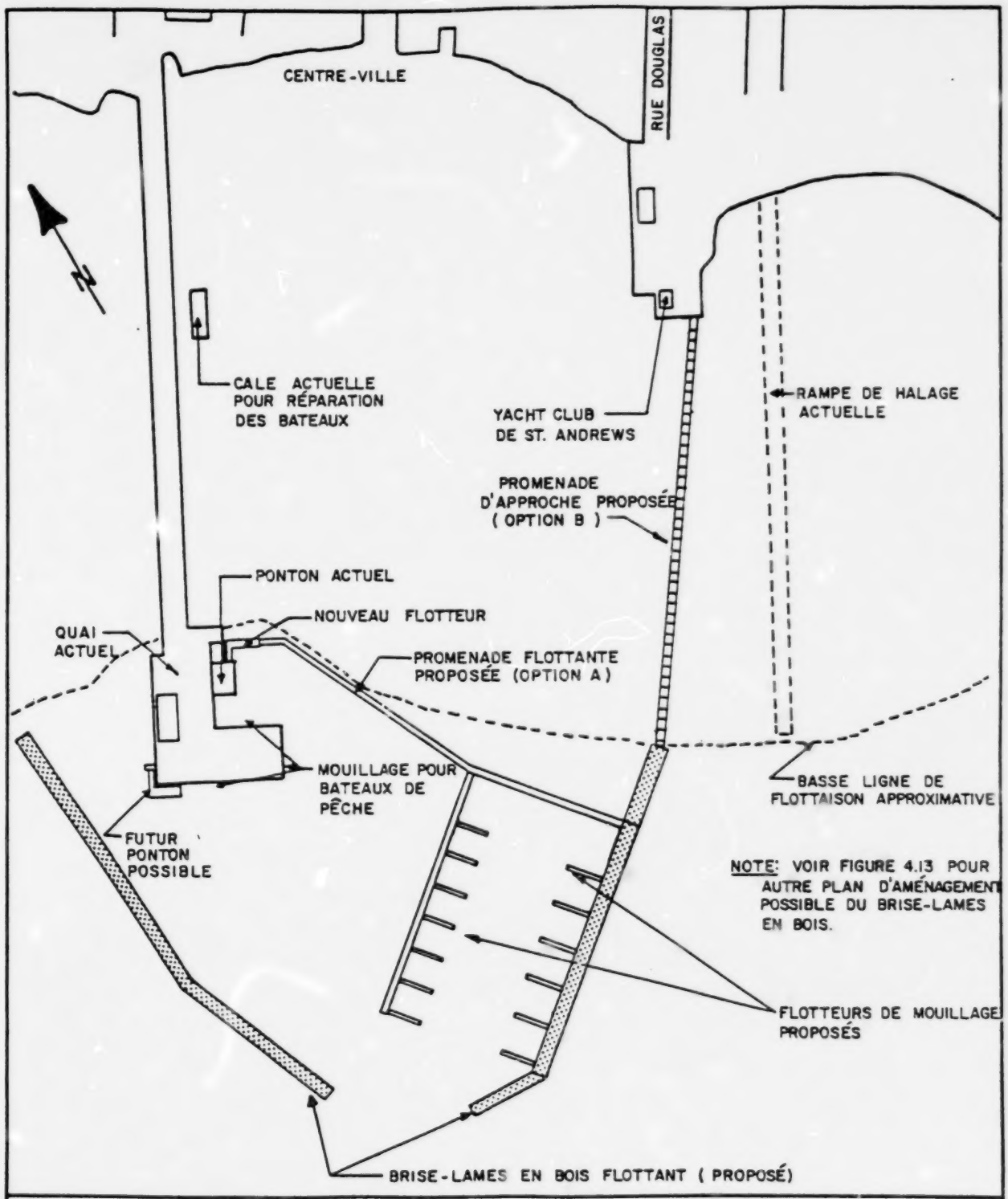


FIGURE 4.11: PLAN D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ - ST. ANDREWS

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

activité serait créée par les embarcations de passage non résidentes et résidentes. Les perspectives d'augmentation dans les activités reliées aux bateaux d'excursion et aux bateaux nolisés fonctionnant à partir de ce port sont aussi très bonnes. Ces activités seraient grandement augmentées à la suite de l'aménagement du parc marin de Fundy Isles.

Le plan d'aménagement global (figure 4.11) prévoit l'intégration d'unités de protection contre les vagues en bois flottant aux principaux flotteurs reliés au système de mouillage de la marina. Egalement, une série de structures de protection contre les vagues en bois flottant est proposée le long du côté ouest et du côté sud de la jetée actuelle afin d'assurer une protection accrue à la marina et au quai public qui est utilisé pour la pêche commerciale ainsi que pour les activités de navigation de plaisance (d'autres postes de mouillage à court terme pourraient être réalisés en utilisant le côté vers la rive des structures de protection contre les vagues du sud-ouest).

Ce système combiné de structures de protection contre les vagues en bois flottant créérait un havre intérieur protégé qui répondrait aux besoins de la navigation de plaisance et de la pêche commerciale. En même temps, il augmenterait considérablement l'utilisation du quai actuel.

La figure 4.12 illustre un réaménagement proposé du système d'amarrage dans l'ensemble de la zone du port. Cette figure identifie des zones spécifiques d'amarrage pour les bateaux d'un tirant d'eau peu profond, modérément profond et profond. Ce plan général prévoit également un léger réaménagement des principaux chenaux entre les barres aux deux extrémités du port et le complexe marina/quai public proposé.

La principale raison motivant l'aménagement de l'installation de mouillage tel qu'indiqué, c'est que cela éviterait l'exécution de travaux de dragage. La conception finale devrait éliminer la nécessité d'effectuer des travaux de dragage dans le roc (en se fondant sur les données limitées disponibles concernant le souterrain, il semble que le roc se trouve à une distance d'un à deux pieds de la surface dans l'ensemble de la zone entre la rue Douglas et le quai public actuel).

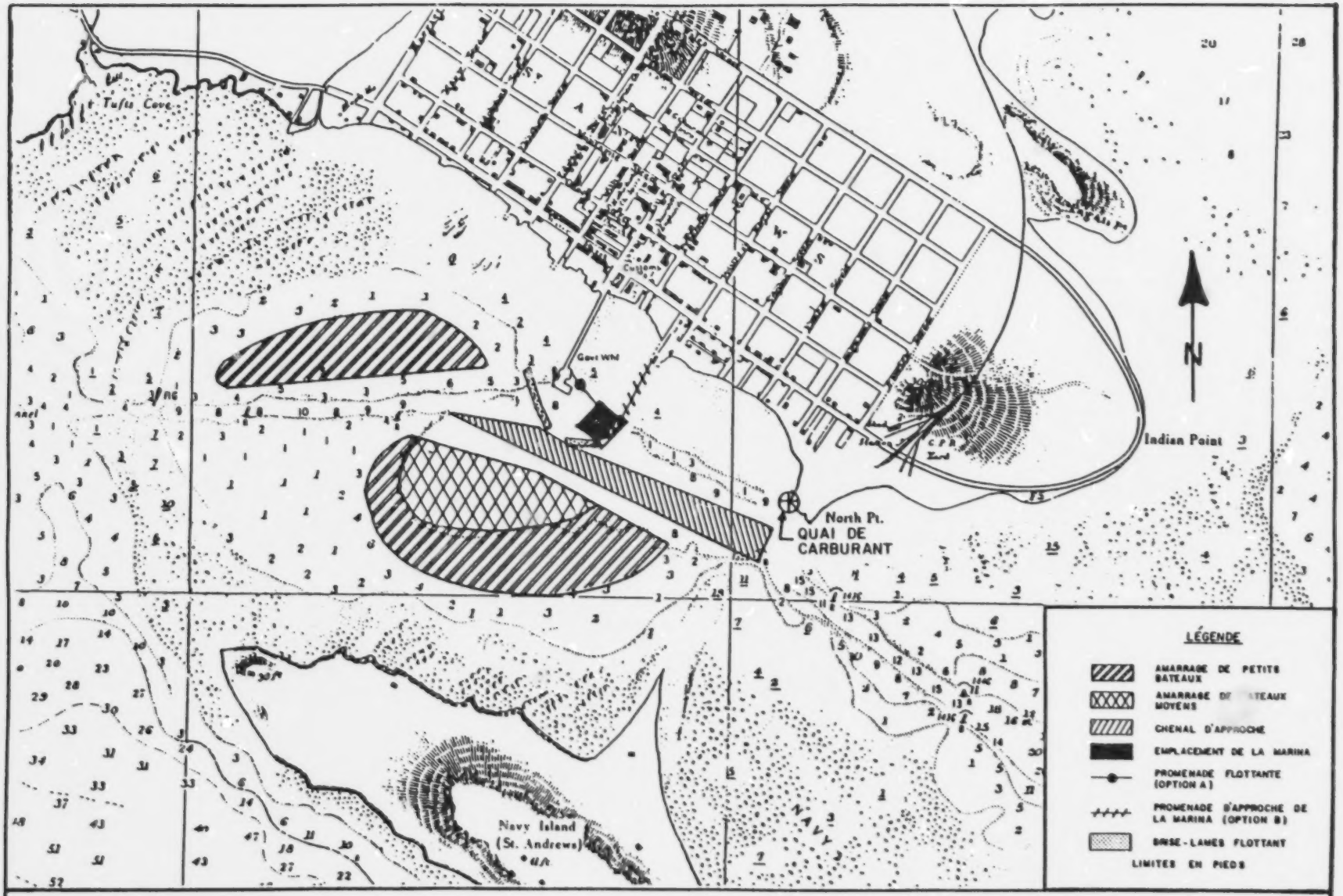


FIGURE 4.12: PLAN GÉNÉRAL D'AMÉNAGEMENT DU PORT - ST. ANDREWS

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

Le plan de conception général exige manifestement une étude plus détaillée afin d'établir la configuration exacte et les détails concernant les flotteurs de mouillage et le système de protection contre les vagues en bois. En particulier, il faut accorder une attention spéciale aux détails de la conception du système d'ancrage. Etant donné la grande variation des marées et le terrain de recouvrement limité, il sera peut-être nécessaire de fournir un système d'ancrage qui obligera à planter des piliers dans la roche-mer et à les solidifier avec du béton. Toutefois, les systèmes d'ancrage en chaîne devraient être examinés attentivement, en ce qui a trait particulièrement à la protection par des flotteurs du côté sud-ouest du complexe.

Il pourrait s'avérer nécessaire d'apporter des variations au plan préliminaire illustrées dans la figure 4.11. Il se pourrait qu'il soit nécessaire d'aménager une série distincte d'installations de brise-lames en bois flottant à l'est des flotteurs de la marina plutôt qu'un système combiné de protection contre les vagues/flotteurs tel qu'illustré. La possibilité d'un tel aménagement est illustrée à la figure 4.13. Néanmoins, toutes les possibilités en ce qui a trait à l'utilisation d'une structure de protection contre les vagues en bois flottant devraient être examinées de façon approfondie avant d'envisager d'autres options fixes et plus coûteuses.

L'autre genre de services clés essentiel pour l'activité de navigation de plaisance et la pêche commerciale dans le port de St. Andrews est un dépôt de carburant. Les figures 4.12 et 4.13 illustrent l'aménagement d'un quai à carburant dans la partie privée de North Point près du restaurant Lighthouse. Ce service servirait de complément à la proposition d'aménagement régional pour St. Andrews. En même temps, il permettrait à l'exploitant du restaurant actuel Lighthouse (et d'autres aménagements futurs à North Point) de fournir un accès direct à l'eau. Les détails de la conception de cet élément des installations de navigation de plaisance à St. Andrews doivent être examinés attentivement en raison de l'emplacement contigu au chenal d'approche et du potentiel accru du mouvement des vagues qui serait causé par une exposition plus directe et plus grande au vent du sud-est provenant de la baie.

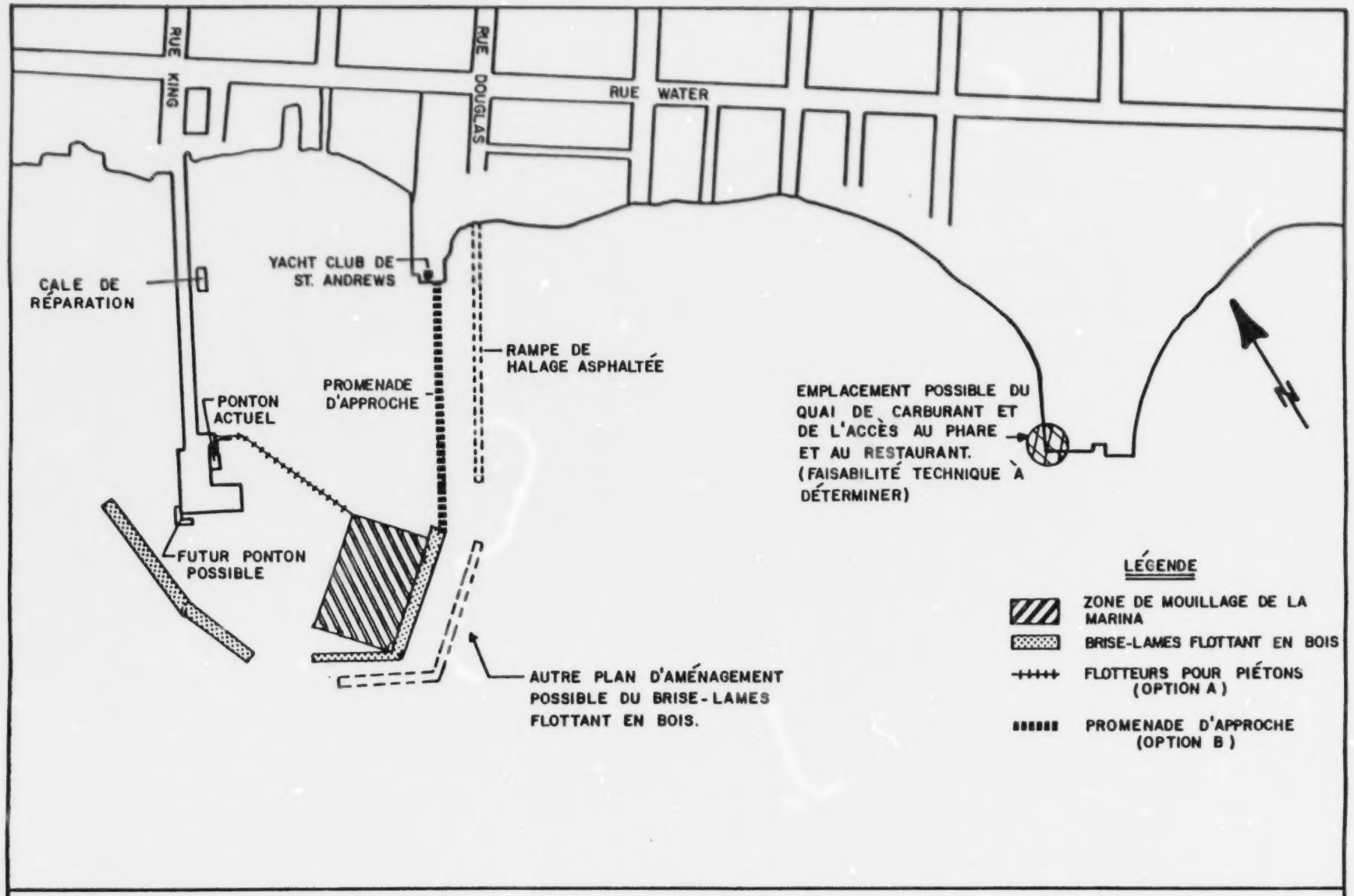


FIGURE 4.13: PLAN D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ - ST. ANDREWS

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

Cet emplacement exige que la conception d'un dépôt de carburant soit effectuée en tenant bien compte de l'impact sur la sécurité de la navigation dans tout le chenal d'approche. Il faut également étudier en détail cette possibilité en raison de la nécessité de minimiser les besoins de dragage dans toute la zone d'entrée de ce port. Il s'agit d'une zone très sensible, non seulement en termes de dragage initial, mais également par rapport aux problèmes de décantation qui pourraient survenir et qui pourraient nécessiter d'importants travaux de dragage et d'entretien continus. Les études approfondies pourraient révéler que cette partie du plan général n'est pas pratique et qu'elle pourrait être accessible uniquement pendant la partie supérieure du cycle des marées. L'autre emplacement possible pour un dépôt de carburant se trouve près du quai public actuel. On pourrait aménager un dépôt de carburant sur le quai public mais il faudrait pour ce faire respecter les normes prescrites par le Commissaire des incendies du Canada.

Le coût estimatif de l'aménagement d'une marina à St. Andrews est de 1,1 million de dollars à 1,4 million de dollars*. De plus, un total de 17 000 $ serait nécessaire pour aménager des postes d'amarrage/flotteurs à Ste-Croix/Todds Point et des postes d'amarrage au port de Chamcook.

8) Pointe-du-Chêne

La marina à Pointe-du-Chêne constitue l'une des installations majeures sur la côte est du Nouveau-Brunswick. Elle existe depuis la fin des années 1970. Cette installation a une importante flotte résidente. Elle joue un rôle majeur en tant que port de refuge pour les plaisanciers le long de cette partie du détroit de Northumberland. Cette installation est en voie d'être aménagée à sa capacité maximale presque, compte tenu des contraintes matérielles reliées au brise-lames et aux autres installations du quai public à cet endroit. Aucune autre expansion majeure n'est proposée pour cet emplacement.

---

* Ce chiffre comprend également la partie des coûts qu'il faudrait attribuer à l'activité de pêche commerciale.

Toutefois, certaines améliorations s'imposent. Elles sont les suivantes :

1) Un système amélioré et réorganisé de rétenue de flotteurs à pilotis. Ce système s'impose pour atténuer les dommages qui sont causés tous les ans et pour réduire les travaux d'entretien qu'il faut effectuer en raison des glaces pendant la saison de l'hiver.

2) Une capacité légèrement accrue de mouillage en aménageant des flotteurs le long du côté de la rive du brise-lames extérieur (est). Cela fournirait des postes de mouillage pour 8 autres bateaux.

3) Agrandissement du pavillon du club actuel pour y inclure autres salles de toilette, douches et laveuses/sécheuses.

4) Dragage limité dans la zone des flotteurs contiguë au terrain de stationnement et au pavillon du club du côté de la rive (sud-ouest) du bassin de mouillage intérieur (on prévoit que ces travaux de dragage peuvent être effectués avec une benne preneuse à partir de la rive).

Le programme d'améliorations principales susmentionné répondrait aux besoins fondamentaux de la flotte résidente et augmenterait le nombre de possibilités de services pour les embarcations de passage non résidentes et résidentes qui visitent à partir d'autres régions.

Le coût estimatif des améliorations majeures indiquées ci-dessus est de 75 000 $.

9) Marina de Bathurst

On a réussi à répondre aux besoins principaux à Bathurst par la construction récente d'une nouvelle installation de marina dans ce port. La principale flotte à Bathurst est d'une dimension modérée et les possibilités d'expansion sont également modérées. Cette marina joue un rôle important en tant que port de refuge et certains bateaux nolisés fonctionnent actuellement à partir

de ce port. Toutefois, les possibilités d'activité de passage sont faibles dans la région de Bathurst parce qu'elle est isolée des flottes de passage raisonnablement importantes.

Les 88 postes de mouillage disponibles à cet endroit ont été achetés. Toutefois, l'an dernier environ 60 bateaux seulement ont utilisé cette installation. Environ 50 pour cent de ces bateaux sont des utilisateurs réguliers des postes de mouillage disponibles. Conséquemment, il existe des possibilités d'expansion inhérentes à court terme, étant donné les installations qui sont disponibles.

Compte tenu des installations et des services qui ont été aménagés récemment à Bathurst, les besoins des plaisanciers non résidents et résidents dans cette région ont, pour la plupart, été satisfaits. Par conséquent, aucune amélioration majeure n'est recommandée pour cet endroit.

10) Belleisle Bay/Long Reach

L'aménagement d'une marina dans cette partie du fleuve Saint-Jean s'impose. Cet aménagement est essentiel pour combler le manque d'installations sur la grande distance qui existe entre les installations actuelles à Saint John et la marina à Gagetown. La région de Belleisle Bay/Long Reach (figure 3.4) est un point intermédiaire entre ces centres d'activités actuels. Elle représente une limite logique pour l'espacement des marinas, compte tenu de la distance qui peut être parcourue normalement par les voiliers en une journée. Il se trouve également une flotte résidente de 40 à 50 bateaux dans la région immédiate de Belleisle Bay.

Une installation sur la rive sud de ces cours d'eau fournirait un accès mobile qui serait pratique pour l'important bassin de population situé le long du corridor de Saint John à Sussex. Une marina dans cette région devrait comporter les installations et services suivants :

1) La capacité de répondre aux besoins d'un total de 70 bateaux (leur taille variant de 20 à 40 pieds et avec un tirant d'eau de 3 à 7 pieds). Cet aménagement devrait être réparti sur une base d'environ 40 postes de mouillage et 30 postes d'amarrage);

2) Eau et électricité à tous les postes de mouillage à la marina;

3) Salles de toilette, douches, glace et téléphone;

4) Suffisamment de stationnement pour accueillir jusqu'à 75 voitures et permettant une expansion à long terme au-delà de ce nombre si possible; et

5) Carburant (essence et possiblement diesel) ainsi qu'une rampe de mise à l'eau pour les bateaux de taille moyenne et petite.

La figure 3.4 illustre la région générale qui pourrait servir d'emplacement pour combler la lacune en matière de marina dans cette partie intermédiaire du fleuve Saint-Jean. Toutefois, les travaux jusqu'à présent n'ont pas permis d'identifier un site précis pour cette installation.

La décision finale concernant le choix d'un emplacement pour l'aménagement d'une marina dans cette région devrait comporter une analyse plus détaillée des coûts de l'aménagement du site de Piers Marine ainsi que d'autres études qui permettraient d'examiner les autres options dans des endroits quelque peu plus protégés au sein de la même zone générale. La sélection d'un site et d'autres études de faisabilité ne devraient toutefois pas ignorer les caractéristiques positives qui sont reliées à l'intérêt manifesté par l'entrepreneur privé (y compris l'aménagement possible combiné avec l'exploitation d'installations agrandies de marina à un autre site à proximité dans cette zone générale telle que Kingston Creek et Gorham's Creek). Si un autre emplacement est choisi en tant que site préféré pour l'aménagement d'une marina, on devrait prévoir au moins l'amélioration des flotteurs d'accès actuels et des installations d'amarrage à l'emplacement de Piers Marine.

Un autre facteur qu'il faut considérer par rapport à cette zone générale est celui du débarquement public à Evandale. Cette installation est utilisée par les exploitants de l'Hôtel Eveleigh en tant que station de pompage de carburant offrant de l'essence et du carburant. Cet endroit est un lieu idéal populaire en raison de l'accès qu'il offre à l'hôtel/restaurant. Bien

que le profil de la rivière Evandale ne soit pas idéal en tant qu'emplacement de rechange pour l'aménagement d'une marina dans cette zone générale, cet établissement est suffisamment attrayant pour justifier l'agrandissement des installations minimes nécessaires afin d'accroître les possibilités d'interrelation terre-eau à Evandale. Afin d'y arriver, il est recommandé que six postes d'amarrage soient aménagés en amont du quai public.

Le coût approximatif d'une marina dans cette zone pouvant offrir les installations et les services énumérés aux pages 4.40 et 4.41 est de 0,9 million de dollars.

11) North Head

La marina Grand Manan à North Head dessert principalement les bateaux de passage. Cela comprend les bateaux non résidents et résidents.

Les installations récemment aménagées comprennent un bâtiment muni d'une salle à manger, de salles de toilette et de douches. Les installations près de l'eau comprennent un ponton flottant et un quai à carburant récemment aménagé qui desserviront les bateaux de plaisance et les bateaux de pêche commerciale. Ce service est essentiel à North Head.

Un des principaux objectifs de la stratégie provinciale proposée est d'accroître considérablement le nombre de bateaux non de passage qui visitent la Baie de Fundy et le réseau du fleuve Saint-Jean à partir des états de la Nouvelle-Angleterre. North Head est situé à un endroit stratégique lui permettant de servir d'escale d'une nuit pour tout le trafic de passage se déplaçant le long de la Baie de Fundy. Il est important de fournir suffisamment de capacité à cet endroit au début de la phase de mise en oeuvre de la stratégie provinciale de développement de la navigation de plaisance. Par conséquent, l'expansion suivante de la marina actuelle est recommandée (figure 4.14) :

1) Aménager 10 autres postes d'amarrage à Flagg Cove immédiatement à l'ouest des approches au ponton récréatif actuel et au quai du pêcheur. Il faudrait noter que la marina a déjà sept postes

d'amarrage dans cette zone. Il est recommandé que l'on examine l'emplacement de ces postes d'amarrage de façon à s'assurer que leur utilisation optimale est possible et on recommande également que 10 autres postes d'amarrage soient aménagés à l'ouest des installations actuelles.

2) L'agrandissement des installations côtières pour inclure des sécheuses/laveuses et une machine distributrice de glace.

3) Prolongement du système de flotteurs tel qu'illustré à la figure 4.14. Ce prolongement devrait comprendre a) électricité et eau aux flotteurs; b) relocalisation des flotteurs vers l'extérieur à partir de la ligne de la marée base suffisamment pour permettre l'amarrage à marée base; et c) prolongement des flotteurs environ 120 pieds à l'est et de 200 pieds à l'ouest à partir du ponton actuel.

En examinant la zone d'amarrage, on constate qu'elle se trouve dans un endroit relativement exposé qui est assujetti à d'importantes intumescences de la mer le long du sud-est. C'est la principale raison pour laquelle il faut accroître les possibilités d'installation de mouillage/de flotteurs pour la navigation de plaisance à l'intérieur de la région protégée en arrière du quai du pêcheur.

Le prolongement des flotteurs préliminaires est illustré à la figure 4.14 et est fondé sur les données hydrographiques actuelles concernant les faibles profondeurs d'eau. La conception du prolongement des flotteurs à cet endroit devrait comporter un sondage plus détaillé pour établir la profondeur d'eau actuelle dans cette zone. Il sera possible à ce moment-là de confirmer l'emplacement exact du prolongement des flotteurs et de déterminer jusqu'où les flotteurs existants devraient être prolongés dans l'eau plus profonde.

On propose également d'autres flotteurs pour cet endroit parce qu'il est souhaitable d'assurer aux utilisateurs un accès facile à la marina et du côté de la terre sans qu'ils aient à se glisser entre plusieurs gros bateaux de pêche au quai du pêcheur. Le prolongement proposé devrait pouvoir desservir environ huit bateaux de croisière (présumant le mouillage simple plutôt que

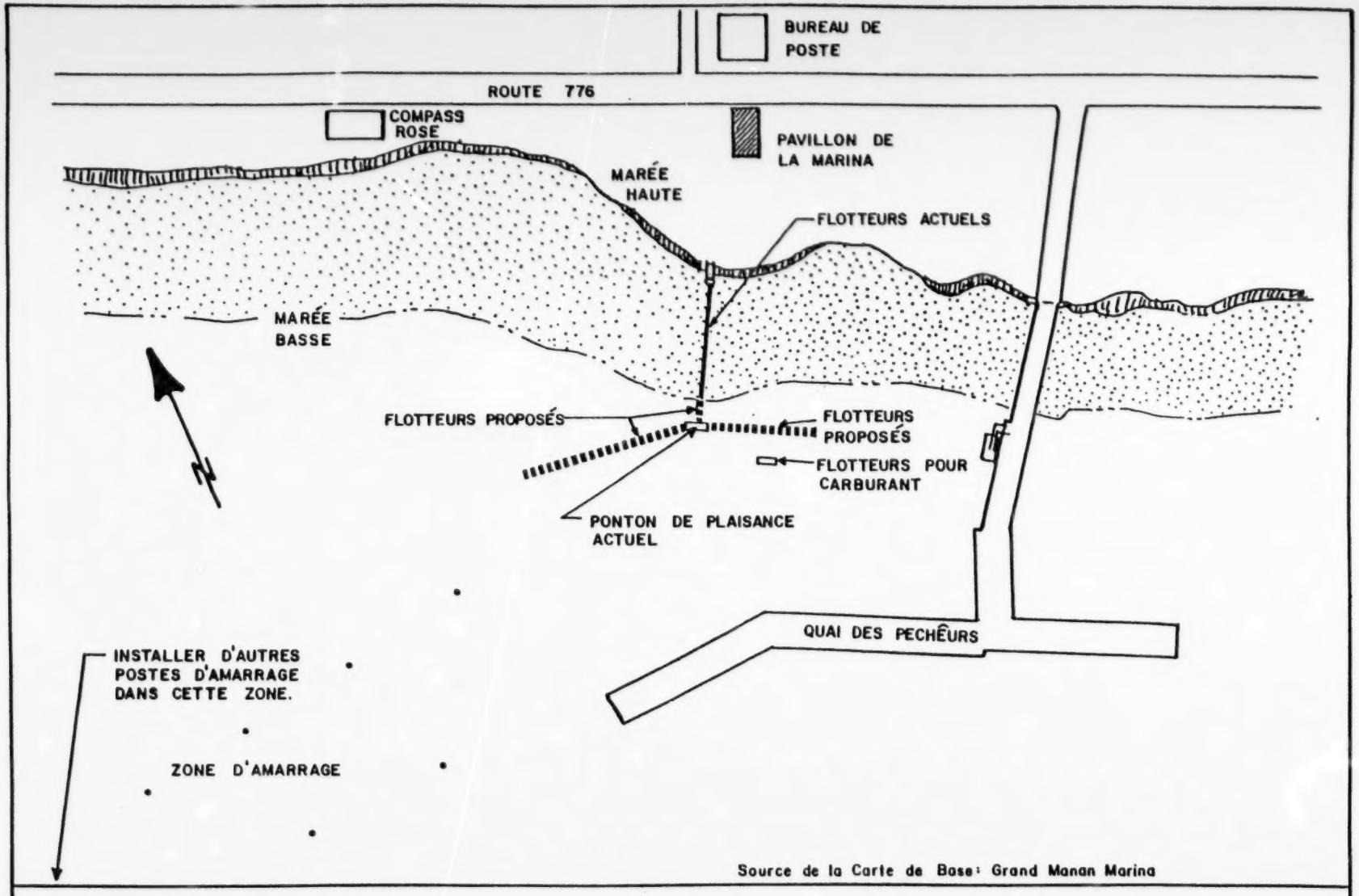


FIGURE 4.14: PLAN D'AMÉNAGEMENT SCHÉMATIQUE - NORTH HEAD HARBOUR

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

le mouillage jumelé). Il est présumé également qu'il y aurait suffisamment d'eau à marée basse pour recevoir des bateaux du côté des flotteurs vers la rive. Il pourrait être possible d'aménager les flotteurs pour assurer le mouillage du côté de la rive. Si les flotteurs étaient déplacés suffisamment vers l'extérieur pour permettre le mouillage du côté de la rive également, la capacité de mouillage globale des flotteurs tel qu'il est illustré à la figure 4.14 augmenterait à environ 15 bateaux. Cette capacité additionnelle dans la zone d'amarrage est jugée suffisante pour répondre à la demande des bateaux de passage à court terme.

La capacité globale du côté du large de cet aménagement proposé (environ 8 bateaux) pourrait bien doubler si les bateaux étaient mouillés l'un à côté de l'autre près des flotteurs. En réalité, la capacité pourrait tripler ou quadrupler (à 24 ou 32 bateaux) en mouillant 3 ou 4 bateaux l'un à côté de l'autre. Cette méthode de mouillage multiple semble réaliste pour cet endroit qui pourrait recevoir un nombre limité de flottilles de bateaux relativement importantes provenant d'organismes/clubs/marinas individuels.

Les améliorations proposées à North Head devraient coûter environ 175 000 $.

4.2.3 Installations prioritaires du Groupe III

Pour les installations de navigation de plaisance dans le Groupe prioritaire III illustrées à la figure 3.5, seules les nouvelles installations ou celles devant subir d'importants travaux d'amélioration ont été décrites à l'aide d'un croquis préliminaire du plan conceptuel de l'installation. D'autres sont décrites en termes de programme d'immobilisations éventuel majeur et par rapport aux coûts estimatifs préliminaires qui correspondent à ces aménagements.

12) Le port extérieur de Saint John

Le port extérieur de Saint John a les installations les plus importantes parmi les 12 qui figurent dans le troisième groupe prioritaire présenté à la figure 3.5. Cette installation est proposée partiellement en raison de son importance en tant que port de refuge pour la côte de la Baie de Fundy. Il

faut également fournir un port adéquat pour desservir les bateaux de plaisance qui attendent l'étale aux chutes réversibles. De plus, cette installation jouerait un rôle principal par rapport aux activités majeures de navigation de plaisance dans le fleuve Saint-Jean. Cette installation servirait de base pratique pour familiariser les exploitants/les bateaux de passage avec le système du fleuve Saint-Jean. Ce serait aussi un port qui permettrait d'escorter les embarcations en visite à travers les chutes réversibles.

Cette installation a fait l'objet d'une étude détaillée distincte qui comprend le choix de l'emplacement, la conception de l'installation et l'établissement des coûts. Plusieurs emplacements ont été étudiés et l'emplacement le plus convenable identifié est celui qui se trouve près de la partie est de l'autoroute de Saint John immédiatement à l'ouest du terminal commercial de Long Wharf (figure 4.15). Cet endroit se trouve près de la zone du centre-ville et à une distance raisonnable du Market Square, qui est le pivot central des activités non commerciales en bordure de l'eau dans le centre de Saint John.

Cet aménagement serait utilisé conjointement par les bateaux de pêche commerciale et les bateaux de plaisance. L'installation comprendrait des structures fixes de protection contre les vagues pour le bassin commun de mouillage, des zones de mouillage distinctes étant prévues pour les bateaux de plaisance et de pêche commerciale. Les aménagements récréatifs comprennent : stationnement, salles de toilette et douches. Un téléphone payant serait disponible afin d'assurer un accès convenable pour les services de taxi et de transport dans la zone du centre-ville contiguë de Saint John.

Le coût total approximatif de cette installation pour bateaux de plaisance et bateaux de pêche commerciale est d'environ 5,25 millions de dollars (dollars de 1986). Il faut noter toutefois que cet aménagement est une installation utilisée aussi pour la pêche commerciale qui présente une partie importante de l'activité annuelle globale. Le coût total alloué à la navigation de plaisance serait d'environ 600 000 $. L'établissement au prorata du coût total de 5,25 millions de dollars est basé sur l'utilisation annuelle relative de cette installation par les bateaux de plaisance. Compte tenu de

l'utilisation saisonnière de cette installation à des fins récréatives, il est présumé que la partie récréative de cet aménagement serait louée à un exploitant privé (ou municipal) qui se chargerait d'en assurer l'exploitation pendant la saison de navigation.

Les besoins de la navigation de plaisance dans la partie de la Baie de Fundy à l'est de Saint John ont également été étudiés. La zone côtière à l'est de Saint John est accidentée et exposée jusqu'au parc national Fundy. La zone du parc (Alma) est, en termes pratiques, la limite du territoire de croisière côtier dans la Baie. Il n'y a actuellement aucune flotte principale résidente le long de cette partie de la côte à l'est de Saint John.

Les seuls ports le long de cette côte sont St. Martins et Alma. Ces deux endroits sont accessibles uniquement à marée haute. Alma a des attractions potentielles à cause de sa proximité du Parc national Fundy. Toutefois, Alma se trouve à une distance substantielle à l'est de Saint John et le havre devient sec à marée base.

St. Martins a subi récemment d'importants travaux d'amélioration qui en font un port plus attrayant à marée haute. Toutefois, il est également inaccessible à marée base. On prévoit, au niveau local, aménager un barrage de marée ascendante qui conserverait suffisamment d'eau à marée basse pour permettre aux bateaux de plaisance de flotter. Ces travaux rendraient le port de St. Martins plus attrayant comme port de destination pour les croisières d'une nuit provenant de Saint John, mais le port serait encore accessible uniquement à marée haute. Conséquemment, le barrage à marée ascendante n'a pas été considéré dans la présente étude comme un des principaux besoins des plaisanciers. Même pour des fins de refuge, le port serait accessible uniquement à marée haute. Le projet de barrage est probablement le facteur qui conviendrait le mieux dans le cadre d'autres initiatives touristiques générales reliées au développement de cette communauté.

13) Bouctouche

Notre étude a révélé la nécessité d'une installation de marina fondée sur les besoins actuels de la flotte et l'engagement de la part des plaisanciers dans cette région qui désirent participer à la construction d'une telle installation.

Le Comité de la marina de Bouctouche a effectué une étude qui prévoit un plan d'aménagement d'une marina. Ce projet a comporté beaucoup de travaux d'ingénierie préliminaires. Conséquemment, le plan conceptuel résultant de cette étude a bénéficié de plus d'attention qu'il aurait été possible d'en accorder étant donné les nombreux emplacements évalués dans le cadre de ce projet provincial. Le plan de la marina proposé est illustré à la figure 4.16.

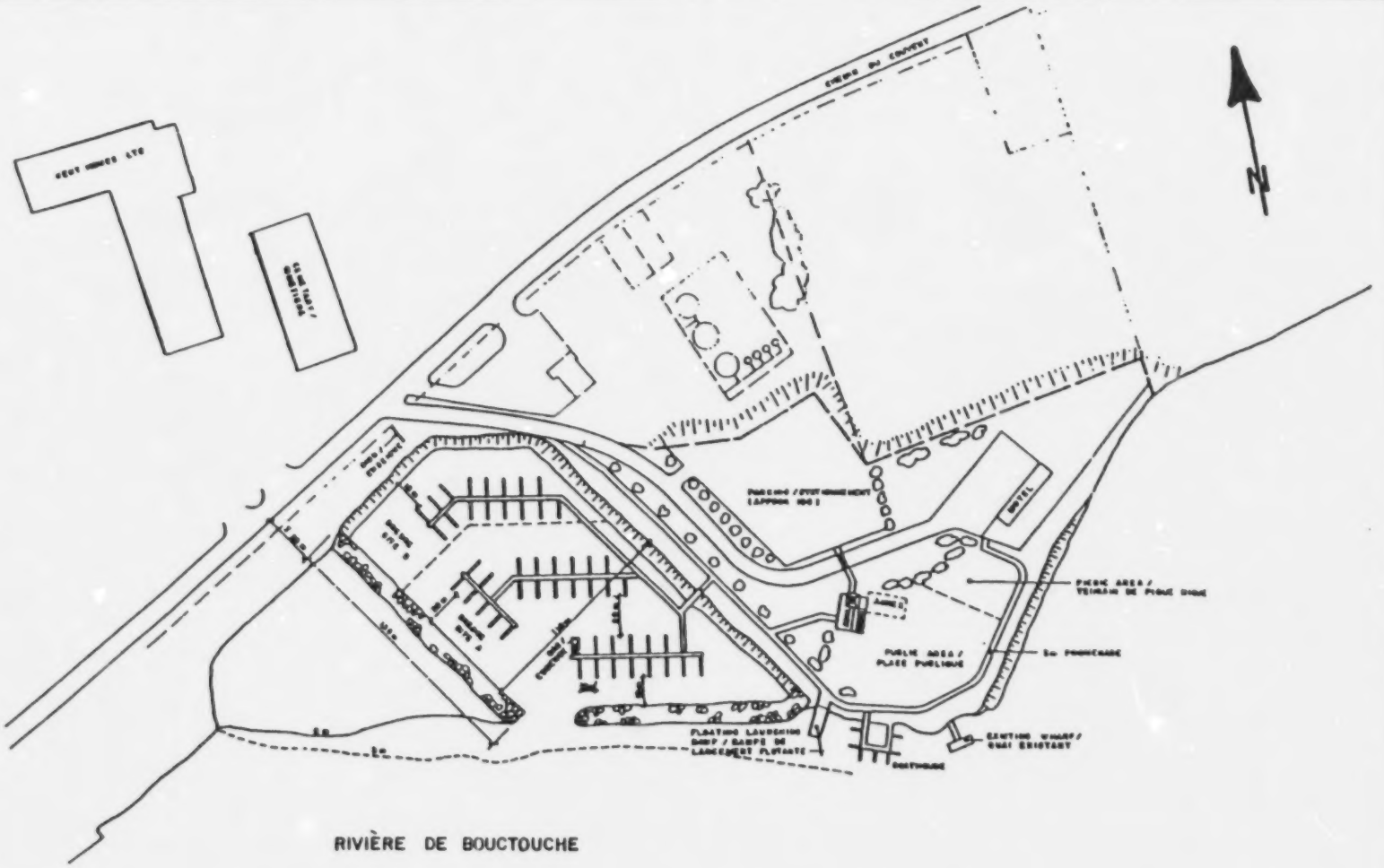
Cette installation fournit un bassin de mouillage protégé pour environ 100 bateaux. Cette capacité semble adéquate pour répondre à la demande actuelle ainsi qu'à la demande à long et à moyen terme.

L'emplacement général de cette marina semble être acceptable en ce qui a trait aux incidences de décantation pour l'avenir. Cette installation est située dans une anse dans un coude de la rivière de Bouctouche. Heureusement, l'emplacement se trouve du côté de haute vitesse des chenaux de la rivière, ce qui devrait réduire les risques de décantation dans le bassin de drainage.

Les prévisions des coûts préparées par A.L. Professional Services Ltd. pour tous les éléments de l'aménagement tel qu'illustré dans la figure 4.16 sont d'environ 975 000 $ (rajustées à 1986)*. Il serait peut-être possible de réduire ce coût total quelque peu en utilisant des structures de protection contre les vagues en bois flottant moins coûteuses. Notre étude préliminaire des vagues indique que les structures de brise-lames en moellons plus coûteuses ne sont pas justifiées à cet endroit. Cet aspect devrait être étudié davantage lors de l'étape finale de la conception du projet.

---

* Cette somme comprend 205 000 $ pour un pavillon/salon du club qui offre des services en plus de services essentiels pour répondre aux besoins fondamentaux de la navigation de plaisance.



Source: A. L. Professional Services Ltd.

FIGURE 4.16: PLAN D'AMÉNAGEMENT SCHÉMATIQUE - BOUCTOUCHE

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

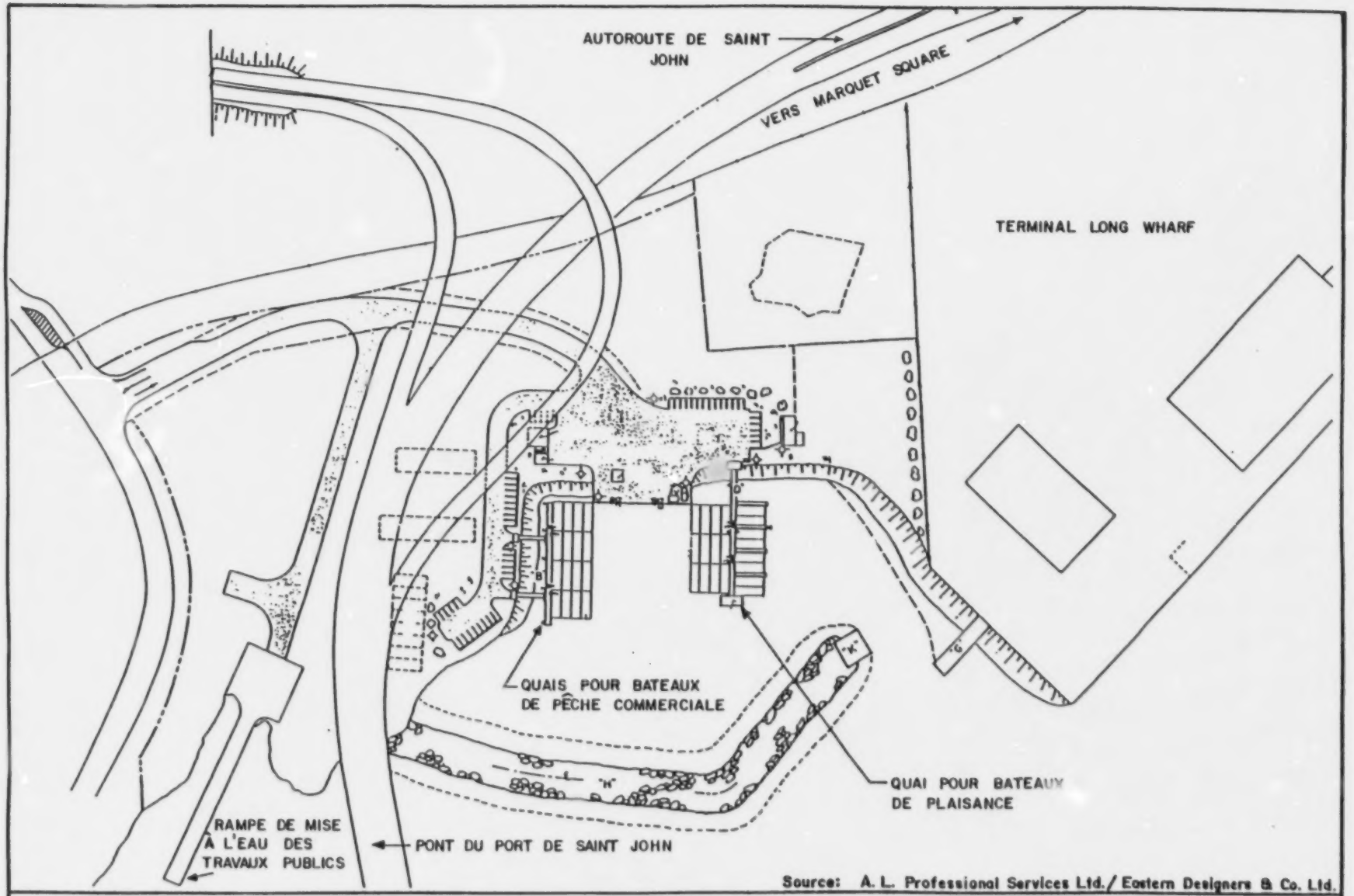


FIGURE 4.15: PLAN D'AMÉNAGEMENT SCHÉMATIQUE - PORT EXTÉRIEUR DE SAINT JOHN

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

14) Fredericton

Environ 50 bateaux actuellement de la catégorie de la taille principale fonctionnent à partir du Fredericton Boat Club. Toutefois, pendant la saison de navigation, bon nombre de ces bateaux sont gardés à l'eau en aval à des endroits tels que Oromocto, Gagetown, Douglas Harbour ou à divers points dans le système fluvial et des lacs.

Les deux principaux besoins de la flotte principale à Fredericton sont les suivants :

a) installations d'entreposage améliorées pour l'hiver; et
b) installations de marina générale améliorées et accessibilité à l'eau/à la terre.

La présente étude aborde un besoin fondamental de la flotte de navigation de plaisance qui est celui relié aux installations et aux services d'entreposage pendant l'hiver. En même temps, l'activité nautique à Fredericton pourrait être développée davantage si les plaisanciers qui voyagent en amont à Fredericton avaient plus de possibilités d'accès aux principales zones d'intérêt.

Le centre-ville immédiat près du quai de la rue Regent construit récemment qui a été utilisé comme port d'attache pour bateaux-maisons est l'endroit idéal pour l'accès amélioré à l'eau/à la terre. Cet emplacement assurerait un accès direct à la zone du centre-ville y compris les boutiques, le Playhouse, les hôtels et les restaurants.

Le principal problème que présente cet emplacement, toutefois, est son inaccessibilité pour les voiliers et les plus gros bateaux motorisés en raison de la hauteur libre limitée disponible sous le pont ferroviaire. On propose que la ville utilise son influence pour négocier un accord qui permettrait d'ouvrir le pont ferroviaire au trafic marin pendant certaines périodes. Toutefois, puisque cet accord pourrait être difficile à obtenir, le pont ferroviaire a été considéré comme étant la limite supérieure d'eau navigable pour une bonne partie des bateaux de plaisance faisant l'objet de la présente étude.

L'autre facteur qui est essentiel à l'aménagement de marina dans la région de Fredericton est l'effet de la crue des eaux au printemps et de la vaste zone inondable. Etant donné que le pont ferroviaire est la limite des eaux navigables et vu les caractéristiques d'inondation, l'espace disponible le long de l'eau qui pourrait être aménagé facilement pour y situer des installations de marina est limité. Egalement, compte tenu de la demande potentielle limitée rattachée aux activités de navigation par des bateaux résidents, pour la grandeur des bateaux considérés dans la présente étude, il ne semble pas justifié d'envisager un aménagement considérable d'installations de marina à Fredericton uniquement pour répondre aux besoins de la flotte de navigation de plaisance résidente. Toutefois, il ne faudrait pas en raison de ce facteur, négliger de considérer d'autres installations et services à l'intention des embarcations de plaisance d'une plus petite taille.

Le Fredericton Boat Club envisage actuellement de prendre des arrangements pour améliorer les installations actuelles du Boat Club. Il prévoit améliorer les terrains et l'emplacement au Boat Club ainsi que d'étendre les services de base qui sont disponibles. Compte tenu des installations existantes au Boat Club et de ses projets d'expansion actuels, il est recommandé que tout aménagement d'installations de navigation de plaisance pour la flotte principale de bateaux soit effectué au Fredericton Boat Club.

Les composantes du plan d'amélioration proposé pour le Fredericton Boat Club sont :

1) Aménagement de 15 autres postes d'amarrage;

2) Aménagement de 200 pieds d'espace de quai linéaire additionnel parallèle au bord de la rivière (cela devrait comprendre suffisamment d'espace de bassin pour étendre les principaux flotteurs au large de la côte à une distance adéquate afin de permettre le mouillage de bateaux du côté de la rive des flotteurs ainsi que du côté du large);

3) Installation de pompes à carburant;

4) Arrangement sécuritaire pour contrôler l'activité publique dans le parc d'entreposage et sur les cales; et

5) Capacité accrue d'entreposage pendant l'hiver (remblayer et niveler pour accueillir 10 à 15 autres bateaux).

Le coût des améliorations au Fredericton Boat Club mentionnées ci-dessus est d'environ 200 000 $.

En plus des principaux travaux d'amélioration notés ci-dessus, il est souhaitable d'aménager de six à huit postes d'amarrage du côté est du principal chenal de la rivière immédiatement au sud du pont ferroviaire. Une telle mesure assurerait des possibilités d'amarrage sécuritaire aux voiliers et aux gros bateaux motorisés de passage. L'accès à la zone du centre-ville pourrait ensuite être assuré par des petits bateaux d'approvisionnement via le quai de la rue Regent. Ces installations d'amarrage pourraient être limitées à une utilisation à court terme (les baux de location des lots marins actuels devraient être vérifiés pour s'assurer que les amarrages n'empiéteraient pas sur ces baux).

Il est également souhaitable d'étendre la calle au quai de la rue Regent pour assurer des services accrus aux bateaux motorisés. Cet objectif pourrait être réalisé en aménageant une autre installation semblable à celle qui existe déjà. Le coût de ce projet est estimé à 75 000 $.

15) Rothesay Yacht Club

Les principaux besoins concernent l'accroissement de la capacité de mouillage/d'amarrage de cette installation. Cette installation comporte actuellement une combinaison de postes d'amarrage et de mouillage disponibles. En raison de l'emplacement relativement exposé de cet endroit, la plupart des gens qui ont des postes de mouillage y ont également des postes d'amarrage qu'ils peuvent utiliser pendant les tempêtes. L'agrandissement de cette installation dépend de l'accroissement des

possibilités d'amarrage ou de mouillage. Les critères limitant l'expansion sont attribuables principalement à la profondeur de l'eau limitée qui est disponible dans l'anse entre le club et Henderson's Point. Le Comité exécutif du club indique en général que le matériel au fond de cette zone est probablement mou et facilement draguable. Toutefois, le dragage constitue généralement une démarche coûteuse et il se peut que d'autres approches plus économiques soient appropriées.

On a étudié de façon préliminaire les possibilités d'accroissement de la capacité du bassin d'amarrage en réaménageant le plan d'amarrage pour obtenir un espacement plus optimal. Toutefois, étant donné la densité actuelle de l'amarrage et suite à une étude préliminaire du plan actuel, il est peu probable que la capacité pourrait être augmentée de plus d'environ 10 bateaux supplémentaires en prenant cette approche. Par conséquent, les autres solutions qui s'offrent pour augmenter la capacité d'amarrage ou de mouillage au Rothesay Yacht Club sont probablement limitées aux options suivantes :

1) aménagement d'une autre zone d'amarrage en draguant l'anse immédiatement à l'est des amarrages actuels;

2) dragage de l'espace additionnel à l'est du flotteur actuel pour y aménager une autre série de flotteurs; et

3) aménagement d'une structure de protection contre les vagues en bois flottant se prolongeant vers l'extérieur à partir du quai public actuel. Cette méthode pourrait être combinée avec le prolongement des deux séries de flotteurs actuels vers l'extérieur à partir de la rive.

La première des trois possibilités mentionnées ci-dessus est probablement la moins efficace par rapport au coût. La deuxième présente un désavantage du fait que la longueur du flotteur qui pourrait être aménagé serait limitée à celle comparable au flotteur actuel en raison des conditions d'exposition qui existeraient si ces flotteurs étaient prolongés vers l'extérieur (notamment en arrière de la structure de protection contre les vagues assurée par le quai public en béton actuel).

La troisième option offre la meilleure possibilité d'accroître la capacité en raison de la structure de protection contre les vagues en bois flottant qui permettrait de prolonger les deux flotteurs actuels. Cela permettrait de répondre aux augmentations prévues de la demande à court terme en matière de port d'attache (un accroissement d'environ 150 pieds des deux flotteurs devrait être suffisant pour répondre à la demande au cours de cette période).

L'évaluation préliminaire* révèle la possibilité d'appliquer le concept de la structure de protection contre les vagues en bois flottant à Rothesay. Toutefois, l'exposition à cet endroit a atteint les conditions limites dans lesquelles ces structures sont efficaces. Conséquemment, l'analyse finale devrait comporter une évaluation plus détaillée de cette approche par rapport à la protection contre les vagues.

Il conviendrait également, pendant les travaux de faisabilité effectués à cet endroit, de considérer le réaménagement des deux séries de flotteurs actuels afin de les installer plus près du quai public et de les prolonger vers l'extérieur en direction nord.

Le coût approximatif des expansions à court terme prévues (en présumant une structure de protection contre les vagues en bois flottant et le prolongement des deux flotteurs de mouillage actuels) est de 240 000 $.

16) Oromocto

Les installations de marina à Oromocto sont bien utilisées. Les services de mouillage accordés au Boat Club approche la capacité mais il y a un surplus aux calles publiques qui est accordé pour l'utilisation par des bateaux en visite.

Les propriétaires/utilisateurs de la marina ont souligné qu'il serait souhaitable d'entreprendre des travaux de dragage le long des flotteurs actuels du côté de la rive. Toutefois, l'examen préliminaire de la configuration de la rivière dans cette zone révèle un potentiel de

---

* D'après les prévisions établies par Eastern Designers and Company Ltd.

sédimentation naturelle de matériau le long de cette rive de la rivière. Ainsi, les possibilités de remblai et de travaux de dragage continus existent. Par conséquent, cette approche n'est pas recommandée.

Il semble possible d'accroître la capacité à court terme de cette installation en prolongeant les flotteurs en aval pour une période limitée. Cette méthode présente un désavantage en ce sens qu'elle entraîne un arrangement de flotteurs linéaires très long qui exige des distances à pied considérables. Toutefois, la faisabilité de ce concept devrait être examinée à titre de première option pour accroître la capacité de cet endroit. Pour atténuer l'impact négatif de la longueur de l'arrangement de flotteurs linéaires qui en résulterait, on devrait tenir compte d'une deuxième série de flotteurs d'accès à la rive près de l'extrémité en amont du flotteur linéaire. Il faudrait également reconnaître l'avantage qu'il y aurait à maintenir l'accès aux deux côtés du flotteur principal pour le mouillage, particulièrement pour les petits bateaux. A la partie inférieure du flotteur principal (en dessous des vestiges d'une ancienne jetée qui se trouve à environ 150 pieds de l'extrémité extérieure actuelle du flotteur), il est aussi souhaitable de maintenir l'accès aux deux côtés du flotteur pour les bateaux de toutes les grandeurs.

Une possibilité à plus long terme est également mentionnée pour Oromocto car un examen plus détaillé des données de sondage pourrait établir la non-faisabilité de l'approche proposée qui consiste à étendre le flotteur linéaire actuel en aval. A long terme, il est proposé que l'accroissement de la capacité de cette installation soit réalisé en aménageant une deuxième série de flotteurs de mouillage sur la rive de la rivière parallèles à ceux qui existent actuellement. Un tel arrangement nécessiterait l'accès par petits bateaux individuels ou par un service de bateaux d'approvisionnement qui pourrait être assuré sur demande par le préposé à la marina qui est disponible pendant les heures normales au cours de la saison de navigation de pointe.

En plus des possibilités d'accroissement de la capacité de mouillage globale à cette installation, les mesures suivantes à court terme sont recommandées :

1) installations de salles de toilette améliorées;

2) installations de douches; et

3) extension des systèmes d'électricité et d'eau sur les calles de passage.

Le coût approximatif de ces travaux d'amélioration et de l'extension du flotteur à court terme est d'environ 80 000 $.

L'une des principales lacunes à Oromocto, ainsi qu'à Fredericton, est la capacité d'entreposage et de halage inadéquate pendant l'hiver. Cette déficience s'applique généralement à toute la flotte résidente dans la partie de Grand Lac/Gagetown/Oromocto/Fredericton du fleuve Saint-Jean. Toutefois, ces déficiences sont particulièrement évidentes à Oromocto. La plupart des bateaux qui ont leur port d'attache à Oromocto pendant la saison de navigation sont entreposés à l'espace d'entreposage du St. Mary's Boat Club. Cette installation est vieille mais elle est encore fonctionnelle. A moyen terme, il faudra l'améliorer ou la remplacer. Une des options relatives à l'entreposage amélioré comprendrait des négociations avec la ville d'Oromocto afin de faire aménager un enclos sécuritaire sur la partie du terrain de stationnement non aménagé près et en aval du quai à marée basse et de la rampe de mise à l'eau à Oromocto. Ce site pourrait être aménagé pour environ 20 000 $. Une autre option comporte l'aménagement d'un enclos sécuritaire dans le parc des travaux de la ville au-delà de la marina et contigu à la rivière d'Oromocto.

17) Cocagne

Cette installation, dont l'accès est limité par la hauteur libre sous le pont routier au-dessus du chenal d'approche, est utilisée presque exclusivement par les bateaux motorisés. Elle répond actuellement aux besoins des navigateurs résidents dans la région. Les seuls autres éléments majeurs qui doivent faire l'objet d'une attention particulière à cette installation sont :

1) étude de faisabilité limitée pour déterminer le degré et la nature de l'envasement qui semble se produire à l'entrée du brise-lames; et

2) améliorations apportées à la disposition des flotteurs dans la zone utilisée habituellement à titre d'embarcadère/de débarcadère pour le bateau d'excursion qui offre un service à partir de cette installation.

La nature du problème d'envasement qui semble se produire à l'entrée du havre n'est pas déterminée à l'heure actuelle. Toutefois, puisque l'installation existe depuis environ six ans, il semble que l'envasement se soit produit de façon progressive et ait pu finir par se stabiliser. Si les travaux de faisabilité proposés révèlent des problèmes, il serait peut-être possible d'effectuer les travaux de dragage exigés à partir du côté de la rive avec une benne preneuse.

Le problème concernant les flotteurs touche la charge supplémentaire produite par la concentration des participants aux excursions. Le remplacement des flotteurs dans cette zone par des sections ayant une plus grande capacité de flottaison devrait rectifier ce problème.

Le coût de ces éléments est estimé à 10 000 $.

18) Richibucto

La marina actuelle à Grande Aldouane ne constitue pas un port de refuge pratique pour les nombreux voiliers de croisière côtiers en raison de la profondeur d'eau limitée à l'extrémité extérieure du chenal d'approche de la marina. Par conséquent, il est recommandé que le quai public actuel à Richibucto soit désigné "port de refuge" pour les bateaux cherchant refuge par mauvais temps.

A la suite de l'examen du quai public actuel et du quai de pêche à Richibucto, il semble exister suffisamment de possibilités d'utiliser cette installation à titre de port de refuge pour les bateaux de navigation puisque la demande ne serait que sporadique. Une telle demande comporterait seulement un petit nombre de bateaux à un moment donné.

La marina relativement nouvelle (à Grande Aldouane) répond adéquatement aux besoins des navigateurs dans cette région. La partie de cette installation qui est située sur la rive sert également de zone récréative générale et est utilisée pour d'autres activités non reliées à la navigation. Bien qu'il semble y avoir un désir de fournir un autre pavillon à cet endroit, ces besoins semblent être reliés davantage aux activités côtières plutôt qu'aux besoins directs et immédiats des plaisanciers. Conséquemment, le pavillon du club n'a pas été inclus dans le présent document qui est axé principalement sur les besoins en matière de navigation de plaisance.

Certaines discussions ont eu lieu au sujet des problèmes créés par le mouvement des vagues dans le bassin de mouillage contigu à l'entrée. Il n'a pas été possible au cours de la présente étude de déterminer le degré exact du mouvement des vagues. Toutefois, notre étude préliminaire révèle que le fetch du vent (distance sur l'eau) à cet endroit n'est pas assez long pour créer de très grosses vagues. Si ce problème apparent persiste, il est recommandé que l'on étudie la possibilité de placer une section de la structure de protection contre les vagues en bois flottant à l'extérieur de l'entrée de façon à réduire l'exposition directe aux vagues (le coût de cette étude de faisabilité limitée étant estimé à 10 000 $).

Il n'existe aucun besoin majeur à court terme à cette installation.

19) Dalhousie

Les problèmes de l'environnement reliés à l'emplacement de l'installation actuelle rendent celle-ci inapte aux activités de navigation de plaisance. L'exposition à la poussière créée par les dépôts de concentrés de minérai au quai public adjacent constitue un des problèmes. Ce phénomène est accentué davantage par le besoin d'installer des digues de retenue pour se débarrasser des matériaux dragués contaminés qui sont extraits régulièrement du havre de Dalhousie. L'aménagement actuel des bassins des matériaux dragués immédiatement contigu à l'emplacement de la marina est tel qu'à court terme, les lieux de dépôt des matériaux dragués seront bientôt utilisés à pleine capacité. Avant trop longtemps, il faudra d'autres espaces pour déposer les matériaux dragués et les bassins de la marina empiéteront probablement entièrement sur le bassin de la marina.

Les mauvaises conditions à cet endroit ont déjà entraîné la diminution du nombre de bateaux gardés à cette installation au cours des dernières saisons. Certains propriétaires de bateaux ne mettent plus leur bateau à l'eau ou utilisent les installations à d'autres endroits le long des côtes du Nouveau-Brunswick et du Québec de la Baie de Chaleur.

Des travaux importants ont été entrepris pour le Bon Ami Boat Club afin d'identifier les possibilités de relocalisation de la marina. L'emplacement proposé pour relocaliser la marina par le Boat Club et la ville est le Inch Arran Park. La figure 4.17 illustre l'emplacement de la marina actuelle et l'emplacement préféré par la communauté pour la relocalisation de la marina.

La principale difficulté que présente le nouvel emplacement proposé pour la marina est le degré d'exposition aux vagues. Cette installation serait exposée directement aux vagues créées sur une longue distance le long de la Baie de Chaleur. Conséquemment, les caractéristiques des vagues seraient relativement sévères. Des brises-lames en moellons coûteux constitueraient la seule approche pratique en matière de protection contre les vagues. Les autres structures flottantes de protection contre les vagues qui seraient moins coûteuses ne seraient pas adaptées aux caractéristiques des vagues à l'emplacement du Inch Arran Park.

Le plan préliminaire de relocalisation de la marina dans la zone du Inch Arran Park a été dressé par les représentants de la ville et le Bon Ami Boat Club. Deux facteurs influent sur la somme totale qu'il en coûterait pour relocaliser la marina dans le nouvel emplacement éventuel au Inch Arran Park. Il s'agit des facteurs suivants : a) les coûts de construction reliés aux structures de protection contre les vagues et au système de mouillage à la marina à l'intérieur du bassin protégé; et b) le recouvrement possible des coûts qui pourrait être réalisé si le brise-lames de la marina actuelle dans la West Bay pouvait être vendu aux Travaux publics Canada afin de servir de digue de retenue pour l'aménagement de bassins de rétention des matériaux dragués.

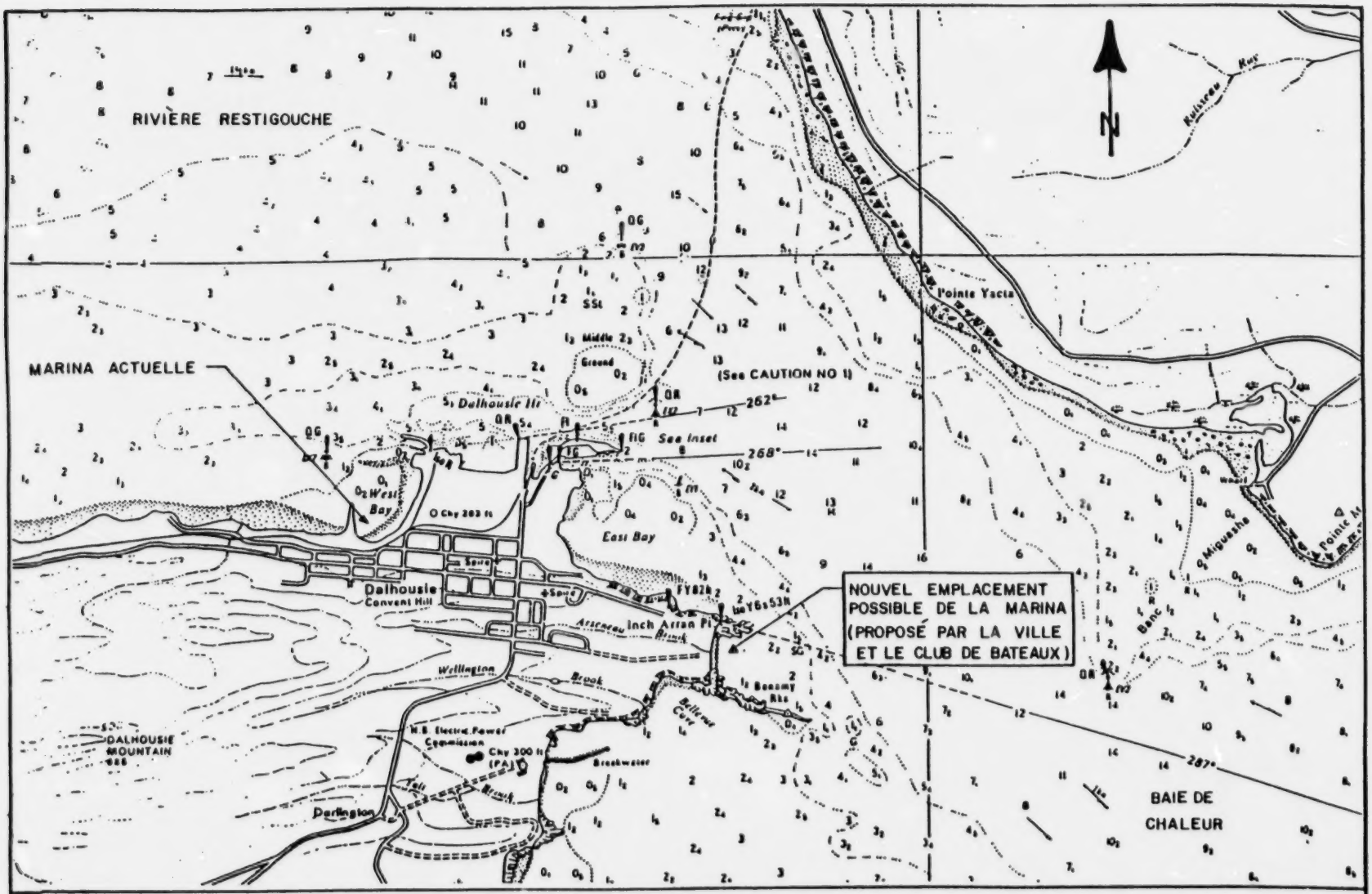


FIGURE 4.17: NOUVEL EMPLACEMENT POSSIBLE DE LA MARINA - DALHOUSIE

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

Le coût estimatif de la marina et des structures de protection contre les vagues connexes est de 2,5 millions de dollars*. Ce chiffre est presque deux fois le coût prévu dans le projet de relocalisation soumis par la ville de Dalhousie.

Également, la valeur estimative de revente du brise-lames de la marina actuelle à titre d'installation de retenue des matériaux dragués est d'environ 200 000 $. Ces prévisions* représentent seulement un tiers de la valeur de revente estimée dans le rapport de relocalisation de la marina soumis par la ville de Dalhousie.

Le coût net potentiel de relocalisation de la marina (en présumant la vente du brise-lames de la marina actuelle à Travaux publics Canada) fondé sur les prévisions de Eastern Designers and Company Ltd. est d'environ 2,3 millions de dollars.

Etant donné la nature complexe de la conception de cet emplacement, il est fortement recommandé qu'une étude technique côtière exhaustive soit effectuée avant de considérer tout aménagement à cet emplacement. Une telle étude comprendrait les éléments suivants :

1) Relevés de l'emplacement (études bathymétriques et géotechniques);

2) Mesures du courant et des vagues;

3) Analyse des caractéristiques des vagues près de la rive;

4) Conception du brise-lames;

5) Etude modèle hydraulique (nouvement du havre); et

6) Dessins et devis techniques.

---

* D'après les prévisions établies par Eastern Designers and Company Ltd.

Le coût approximatif d'une telle étude est de 150 000 $. Bien que cette somme semble considérable, c'est un coût minime comparativement au risque potentiel et aux effets négatifs que pourrait comporter la mauvaise conception d'une installation coûteuse dans un emplacement exposé à un degré aussi élevé. Il conviendrait aussi peut-être d'envisager d'autres emplacements moins exposés pour l'aménagement d'une marina.

Les représentants de Campbellton se sont également montré intéressés à des installations de marina. Toutefois, vu la flotte limitée dans toute la région de la rivière Restigouche, l'emplacement le plus central de Dalhousie, et sa proximité de l'eau plus profonde (pour les voiliers d'un grand tirant d'eau), il est recommandé que les efforts en vue de l'aménagement d'une marina soient concentrés initialement dans la région de Dalhousie.

20) Dipper Harbour

Cette installation, qui est principalement un port de pêche commerciale, a été désignée à titre de port de refuge. Elle a également obtenu des points additionnels sur le barème global de classement par priorité pour son emplacement dans une région qui présente un potentiel élevé en matière d'activités de passage (résidentes et non résidentes). Aussi, cette installation est le port d'attache de l'une des entreprises de location de bateau actuelles. Les améliorations proposées pour les installations de navigation de plaisance à ce port sont les suivantes :

1) Aménagement de six postes d'amarrage (coût = 2 000 $) devant être marqués et identifiés pour l'utilisation par les bateaux de plaisance; et

2) Désignation de cette installation à titre de port de refuge de la même façon que toutes les installations dans le Groupe IV de la figure 3.5.

21) Shippagan

L'installation partiellement construite à Shippagan comporte un aménagement pouvant accueillir 118 postes de mouillage. Actuellement, 31 des espaces disponibles pour la location à vie sont réservés.

Cette installation est située près du Centre marin qui constitue une attraction touristique majeure dans le centre-ville de Shippagan. Un certain intérêt a été manifesté pour l'aménagement d'une marina à Petite Lamèque sur l'Ile-de-Lamèque. Toutefois, cette région est à environ six milles seulement de la nouvelle installation à Shippagan. Cette région est accessible par le pont/la chaussée qui relie l'Ile-de-Lamèque à la terre ferme à Shippagan. Les recherches effectuées pendant les phases initiales de l'étude ont identifié une flotte potentielle de bateaux motorisés ayant leur port d'attache à Petite-Lamèque qui se chiffre à environ 60 bateaux. Toutefois, on estime que plus de la moitié de ces bateaux sont d'une longueur de moins de 20 pieds. Conséquemment, la flotte principale qui fait l'objet de la présente étude contient environ 25 bateaux seulement. Cette demande peut facilement être comblée par les possibilités d'expansion que présente la marina de Shippagan (il existe actuellement une capacité excédente de plus de 80 postes de mouillage). Par conséquent, il est recommandé que la marina de Shippagan réponde adéquatement à la demande pour toute la région entourant Shippagan, y compris Petite-Lamèque.

L'aménagement actuel à Shippagan comporte des brise-lames, les travaux de dragage nécessaires pour créer un bassin de mouillage et la construction d'un système de flotteurs.

Bien que cette installation soit située immédiatement contiguë au Centre marin, il n'existe actuellement aucun pavillon pour le club. Il est proposé qu'un pavillon contenant les installations suivantes soit construit pour répondre aux besoins en matière de marina :

1) bâtiment général pavillon/salon;

2) salles de toilette avec douches;

3) machine dispensatrice de glace; et

4) téléphones, électricité et eau au bord du quai.

Le coût d'achèvement des travaux majeurs cités ci-dessus pour l'aménagement de cette installation de marina est approximativement de 75 000 $.

22) Douglastown

L'installation de Douglastown; qui est en voie d'aménagement actuellement, a la capacité de répondre aux besoins de la flotte de navigation résidente dans la Baie de Miramichi à court et à moyen terme. Cette installation offre un port protégé pouvant desservir la flotte résidente et, à un degré limité, les activités de passage.

Étant donné la demande locale et la demande du trafic de passage, il ne semble n'exister aucune justification pour envisager d'autres installations dans la région intérieure de la Baie de la Miramichi. L'aménagement éventuel d'un musée marin à Chatham pourrait favoriser la navigation de plaisance en prévoyant l'aménagement de flotteurs limités pour assurer l'accès à cette installation et à la zone immédiate du centre-ville de Chatham.

La possibilité de décantation dans le bassin de la marina est une préoccupation. Toutefois, une étude préliminaire effectuée par les membres de notre équipe de Eastern Designers and Company Ltd. révèle que la quantité de sédiments transportés par année dans cette zone de la rivière est minime. Bien que cette installation soit située dans la rivière, étant donné les échanges des mouvements marémoteurs, les niveaux de concentration sont trop faibles pour causer des problèmes graves de décantation à l'intérieur du bassin de la marina. Cette analyse a indiqué qu'aucun dépôt cumulatif important ne se produit dans cette zone de la rivière. Toutefois, un lieu de dépôt de matériau dragué dans un estuaire est situé juste en amont de la marina de Douglastown. Ce lieu de dépôt pourrait devenir une source de sédiments susceptible de provoquer un certain degré de décantation près ou à l'intérieur du bassin de la marina. Ce problème pourrait survenir si le matériau dragué ne restait pas en entier dans le lieu de dépôt mais était redistribué dans l'estuaire. Dans de telles circonstances, une petite quantité du matériau pourrait s'infiltrer à l'intérieur de la marina. Toutefois, les probabilités d'une accumulation importante ne semblent pas être très élevées.

Les travaux envisagés à la marina de Douglastown prévoient l'accroissement de la capacité actuelle de 27 postes de mouillage à un total de 40 postes de mouillage. Les travaux proposés sont les suivants :

1) agrandissement du bassin de mouillage y compris empilement et remblayage;

2) eau et électricité au quai; et

3) asphaltage complet, terre végétale/aménagement paysager et éclairage général.

La somme qu'il en coûterait pour effectuer ces aménagements à cette installation est d'environ 300 000 $.

Deux autres régions entre Shippagan et Douglastown ont été examinées pour ce qui est de leur potentiel à titre de port de refuge. Il s'agit de Tracadie et Néguac. Toutefois, le principal facteur négatif pour ces deux régions est la profondeur de l'eau limitée disponible à marée base. Ce facteur est une préoccupation surtout face aux besoins d'eau plus profonde pour les voiliers de croisière. En plus de la profondeur de l'eau limitée dans les zones d'approche et dans le bassin du havre aux deux endroits, la demande relative à une flotte de bateaux de plaisance principale est limitée. En particulier, la flotte principale qui est étudiée dans le cas de la présente étude est petite aux deux endroits. Egalement, le potentiel d'activité de passage est limité.

L'aménagement qui pourrait se réaliser à Néguac est relié à l'aménagement du parc étant réalisé sur Hay Island. Toutefois, cet emplacement nécessiterait beaucoup de travaux de dragage dans la barre de sable à l'extrémité extérieure de l'île si on voulait y aménager le bassin de mouillage. L'aménagement de la marina à cet endroit pourrait aussi créer des problèmes de dragage continus. Vu la flotte de première classe principale limitée et les risques de problèmes de décantation, l'aménagement sur l'Ile Hay n'a pas été considéré davantage.

23) Club de bateaux motorisés de Saint John

Ce club est le principal port d'attache des plus gros bateaux motorisés dans la partie inférieure du fleuve Saint-Jean. Cette installation est utilisée principalement comme bassin de mouillage et d'entreposage pendant l'hiver, aucune activité importante n'ayant lieu dans l'ancien pavillon du club.

Parmi les installations existantes, elle est la plus près des chutes réversibles. Toutefois, étant donné les services limités disponibles, elle présente moins d'avantages que le RKYC ou la marina de Saint John en tant que point d'escale où les bateaux de passage peuvent attendre l'étale pour traverser les chutes réversibles.

Les principaux besoins de capital à court terme à cette installation sont reliés au dragage du bassin de mouillage. On a laissé sous-entendre qu'il se produit une décantation dans le chenal d'approche, mais ce phénomène n'a pas causé d'importants problèmes généralement.

Si l'on présume que la profondeur d'eau est moyenne et que le matériau est du limon, on établit le coût approximatif des travaux de dragage du bassin de mouillage à 125 000 $.

4.2.4 Sommaire des programmes d'amélioration des principales installations

Les priorités globales des installations principales identifiées dans la partie 4.2 du présent chapitre ont été abordées dans le chapitre 3.0. Les résultats de cette analyse sont illustrés par classement prioritaire illustré à la figure 3.5 qui, pour des fins pratiques, a été présentée aussi dans la présente section sous la figure 4.18.

Pour des fins de résumé, l'information détaillée au tableau 4.2 concernant les installations principales a été regroupée pour produire le tableau 4.3. Il est évident d'après les programmes détaillés d'amélioration des installations principales au tableau 4.2 et résumés au tableau 4.3, que les principaux besoins de capitaux sont rattachés aux installations dans les Groupes prioritaires I, II et III.

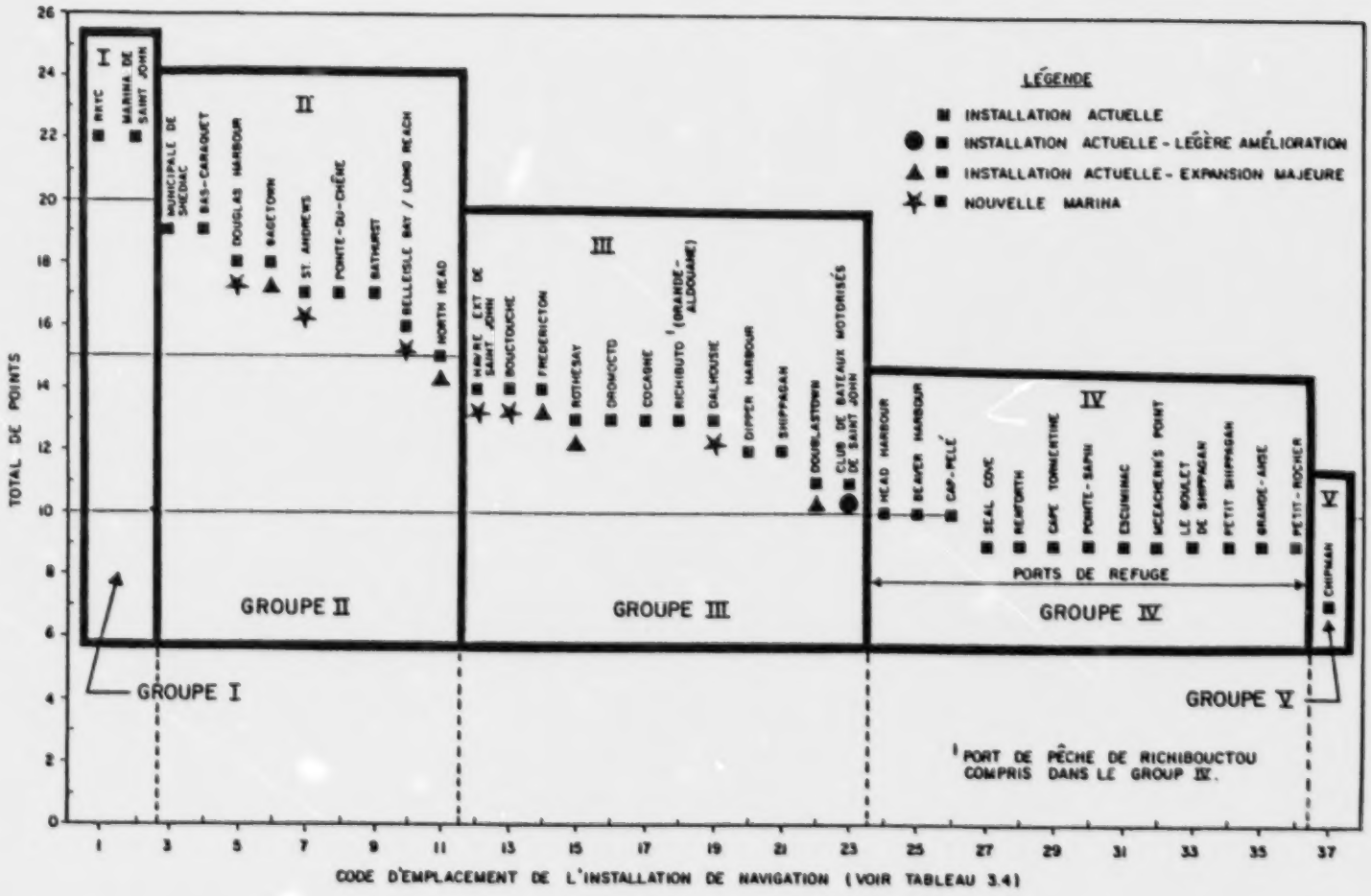


FIGURE 4.18: CLASSEMENT PRIORITAIRE DES INSTALLATIONS DE NAVIGATION

Tableau 4.3

SOMMAIRE DES PRINCIPAUX PROGRAMMES POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Programme	Coût (1986 $ x 000)	Observations
a) Installations prioritaires du Groupe I	1 250,0 à 1 350,0	Ces éléments devraient être mis en oeuvre en fonction des priorités illustrées à la figure 4.18.
b) Installations prioritaires du Groupe II	3 804,0 à 4 104,0	Comme ci-dessus.
c) Installations prioritaires du Groupe III	4 117,0 à 5 142,0	Comme ci-dessus.
d) Installations prioritaires du Groupe IV	10,0	Ces installations devraient être désignées immédiatement à titre de ports de refuge.
e) Installations prioritaires du Groupe V	0,0	Aucune expansion n'est proposée pour cet emplacement
TOTAL PARTIEL	9 181,0 à 10 606,0	

L'installation dans le Groupe V n'a pas besoin d'être agrandie davantage à court terme. Les besoins pour le Groupe IV sont minimes, en ce sens que seule la désignation de chacune des installations à titre de "port de refuge" s'impose. Le coût de mise en oeuvre de cette mesure de désignation des installations dans le Groupe IV est minime. Cela s'explique du fait que la principale mesure exigée consiste à faire les désignations adéquates dans les "Instructions nautiques" et les guides de croisière au fur et à mesure qu'ils deviennent disponibles. Le seul autre coût par rapport au Groupe IV est celui de l'installation d'une signalisation adéquate à chacun de ces "ports de refuge". Compte tenu de ce facteur, il est recommandé que les installations du Groupe IV soient désignées à titre de "ports de refuge" le plus tôt possible.

Comme le tableau 4.3 et la figure 4.18 l'illustrent, la majeure partie des besoins en capitaux pour les programmes proposés est rattachée aux installations dans les Groupes prioritaires I à III inclusivement. Pour ces installations, les priorités illustrées dans la figure 4.18 démontrent un classement logique pour les fins d'une stratégie de mise en oeuvre initiale. Selon le montant des fonds disponibles, la figure 4.18 pourrait être utilisée pour dresser un programme de mise en oeuvre. Le classement par priorité dans cette figure et les composantes du programme de développement résumées au tableau 4.2 représentent un programme de mise en oeuvre qui pourrait être réalisé sur une période de cinq ans. Une évaluation plus détaillée des options de mise en oeuvre des programmes d'amélioration dans le chapitre 6.0.

4.3 Eléments secondaires du programme provincial de navigation de plaisance

4.3.1 Introduction

La présente partie énumère quatre types d'améliorations pouvant être apportées aux installations pour offrir un important service supplémentaire à la flotte principale examinée dans le cadre de la présente étude.

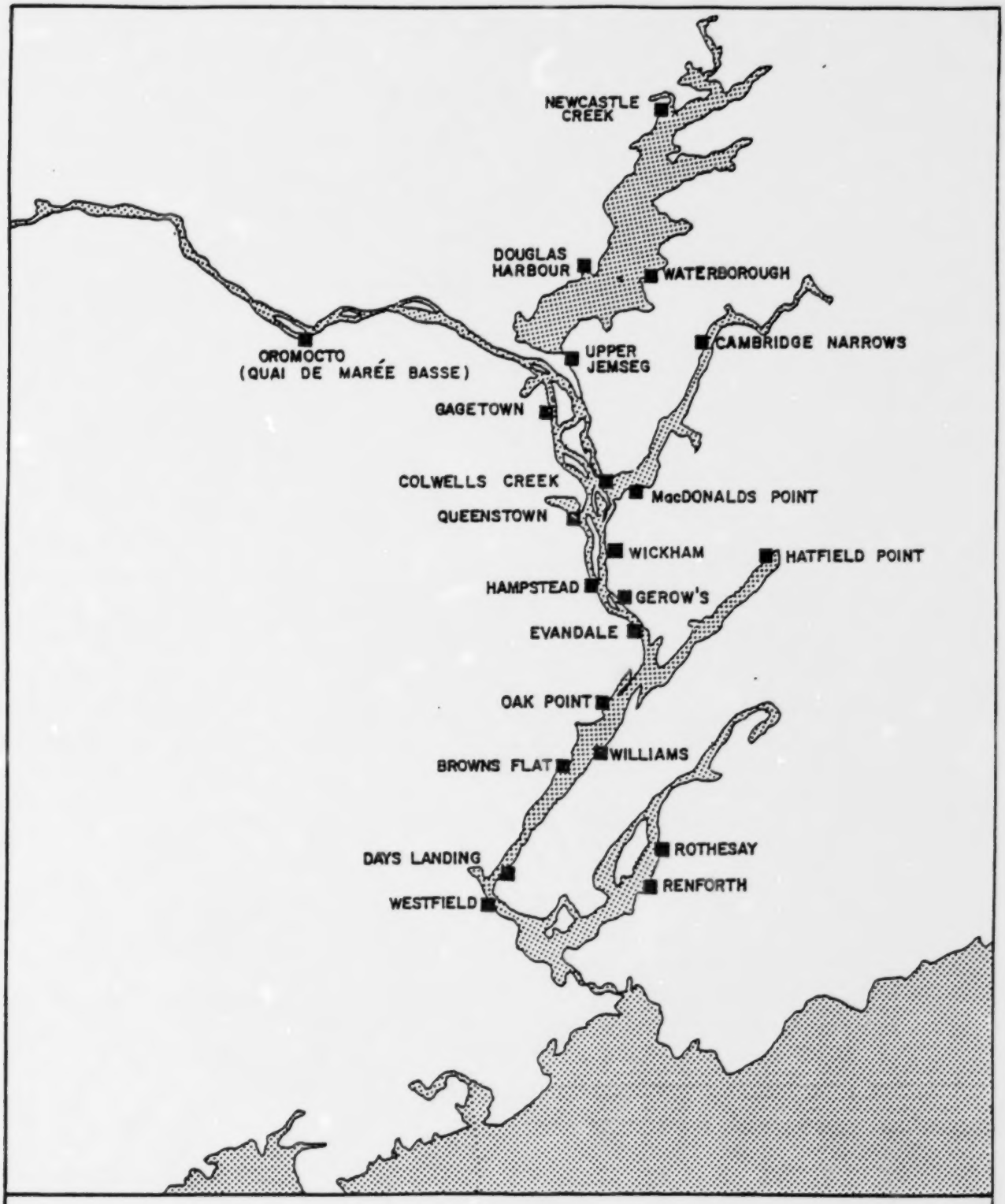


FIGURE 4.19: PRINCIPAUX QUAIS PUBLICS DANS LE FLEUVE SAINT-JEAN

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

4.3.2 Maintien d'un réseau de quai pour les bateaux-maisons

Le réseau actuel de quais publics dans le système du fleuve Saint-Jean offre un service important aux plaisanciers. Bon nombre de ces installations sont encore en bon état et pourraient être maintenues dans un état fonctionnel au moyen de travaux d'entretien minimes.

Vu la bonne qualité générale de ces installations et leur utilisation actuelle ainsi que leurs caractéristiques qui en font de bons points d'escale et d'arrêt pour une nuit, il est recommandé que plusieurs de ces installations soient désignées comme faisant partie d'un réseau de structures secondaires offrant un important service à la flotte de navigation de plaisance.

La figure 4.19 illustre le réseau de quais publics proposé devant être désigné comme élément offrant un service spécifique à la navigation de plaisance. Plusieurs de ces installations ont subi des améliorations mineures au cours des dernières années. Aucune de ces installations ne devrait nécessiter d'importants travaux d'amélioration. Il y aurait lieu d'effectuer une étude détaillée de toutes ces installations afin d'établir un bilan à jour de leur état et d'élaborer un programme adéquat pour les améliorations et réparations mineures. Ce relevé pourrait être effectué au cours de la saison actuelle et un programme d'entretien préventif limité pourrait être élaboré afin de s'assurer que ces installations correspondent à des normes adéquates.

Les améliorations mineures envisagées sur une base régulière pour ces installations comprendraient l'aménagement de défenses le long de la face de la structure, l'installation d'échelles et de taquets d'amarrage ainsi que l'exécution d'autres travaux de réparation mineure. Normalement, les dépenses moyennes qu'occasionnerait l'amélioration périodique de ces installations se chiffreraient à environ 2 000 $ par installation. Toutefois, plus de la moitié de ces installations ont été améliorées au cours des dernières années. On prévoit que seul un nombre limité d'installations dans l'ensemble du réseau identifié à la figure 4.19 nécessiteraient des travaux d'entretien en une année donnée.

Initialement, on prévoit qu'une somme de 15 000 $ serait adéquate pour achever les travaux d'améliorations exigés afin de mettre ces quais dans un état acceptable. Un budget d'entretien d'environ 10 000 $ par année devrait être suffisant pour entretenir ces installations sur une base continue. Le coût est minime compte tenu du vaste réseau qui est actuellement en place et des services que ces installations fournissent à un vaste spectre de plaisanciers dans l'ensemble du réseau du fleuve Saint-Jean.

Le seul autre service exigé pour le réseau de quais publics actuel dans le système fluvial consiste à fournir des poubelles et un service de collecte des ordures. Il est recommandé que ce service soit offert soit par le ministère des Transports ou Tourisme Nouveau-Brunswick, selon l'emplacement des sites individuels par rapport aux activités de ces ministères dans les régions respectives.

4.3.3 Réseau de rampes de halage principales

Un des domaines de la navigation de plaisance pour les bateaux d'une longueur de plus de 20 pieds qui pourrait être développé est celui du plaisancier-vacancier. Cette composante de la navigation de plaisance a connu une expansion importante dans les états de la Nouvelle-Angleterre et dans les autres provinces au centre et dans l'est du Canada. Cette activité touche généralement des groupes peu nombreux ayant des petits bateaux pouvant naviguer de façon limitée dans les eaux côtières et à l'intérieur des terres. Ces embarcations qui comportent peu d'espace de couchettes, sont remorquées de la même façon que les tentes-roulottes utilisées pour les activités sur la terre. Le principal élément exigé pour répondre et agrandir ce segment du marché touristique potentiel est un réseau de bonnes rampes de mise à l'eau. Ces rampes devraient être conçues de façon à pouvoir accueillir des bateaux de 20 à 24 pieds de longueur. Ce qui est encore plus important, c'est qu'elles doivent être suffisamment inclinées afin de répondre à la plus grande profondeur d'eau exigée pour les voiliers de cette grandeur.

Bon nombre de rampes de mise à l'eau actuellement disponibles dans la région visée par l'étude ont été conçues et installées dans le but premier de

répondre aux besoins des plus petits bateaux avec un tirant d'eau moins important ou ceux munis de planches au centre qui sont rétractables pendant la mise à l'eau. Conséquemment, ces installations sont souvent peu profondes et ont de la difficulté à accueillir le genre d'embarcations considérées dans la présente partie.

Il est recommandé qu'un réseau limité de rampes de mise à l'eau/d'installations de levage, ou les deux, susceptibles de répondre à ces besoins de la flotte soit identifié.

Les centres qui devraient être inclus dans cette étude sont :

1) Dalhousie;
2) Bathurst;
3) Bas-Caraquet ou Shippagan;
4) Douglastown;
5) Richibucto;
6) Shediac;
7) Fredericton/Oromocto;
8) Grand Lake;
9) Washademoak Lake;
10) Saint John; et
11) St. Andrews.

Comme il a été noté, il existe actuellement des rampes de mise à l'eau dans tous ces endroits. Toutefois, dans certains de ces endroits, les installations ne conviennent pas au genre d'embarcations considérées dans la présente partie. Par conséquent, il est recommandé qu'une étude soit entreprise afin d'établir les capacités et les caractéristiques détaillées des installations actuelles à chacun de ces endroits. Cette étude devrait faire l'inventaire des installations actuelles nécessaires pour desservir les petites embarcations de croisière remorquables. Ce projet devrait comprendre l'identification d'un programme d'amélioration pour répondre aux besoins de ces embarcations à chacun des emplacements identifiés ci-dessus. Une étude préliminaire de la demande potentielle relative à ce segment de l'activité touristique devrait aussi faire partie du plan de travail.

Le coût de cette étude et de l'élaboration d'un programme d'amélioration afin d'assurer des capacités de mise à l'eau adéquates pour cette catégorie d'embarcations est estimé à 20 000 $.

4.3.4 Aménagement de postes d'amarrage dans des ancrages principaux

Comme il a été indiqué dans le chapitre 3.0, le système du fleuve Saint-Jean est la principale zone d'activités de croisière par des embarcations résidentes et non résidentes. Ce système est largement navigué actuellement par des navigateurs résidents. Il offre aussi le plus grand potentiel d'expansion des activités de croisière de passage par des embarcations non résidentes. C'est pourquoi un certain nombre d'emplacements principaux (havres/anses) devraient être désignés à titre de zones d'amarrage en fonction de leurs caractéristiques convenables.

Il est recommandé qu'environ six postes d'amarrage soient aménagés dans chacun de ces emplacements. Les flotteurs pour les amarrages devraient être d'une seule couleur et réservés à l'utilisation à court terme par les bateaux de passage non résidents et résidents. Les endroits précis (figure 4.20) désignés à cette fin sont :

1) Drury Cove et Meehans Cove sur la rivière Kennebecasis;
2) Whelpley Cove sur Long Reach;
3) Kingston Creek et Jenkins Cove sur Belleisle Bay;
4) Big Cove sur le Lac Washademoak;
5) Colwells Creek (près de l'entrée du Lac Washademoak); et
6) Flowers Cove et Whites Cove sur Grand Lake.

Le coût initial d'aménagement des amarrages pour l'activité de passage à ces endroits est de 15 000 $.

4.3.5 Banque de terrain pour les zones d'activité nautique offrant un potentiel élevé

Afin de protéger les activités traditionnelles accessibles aux plaisanciers dans l'ensemble de la région visée par l'étude, il est recommandé que l'on

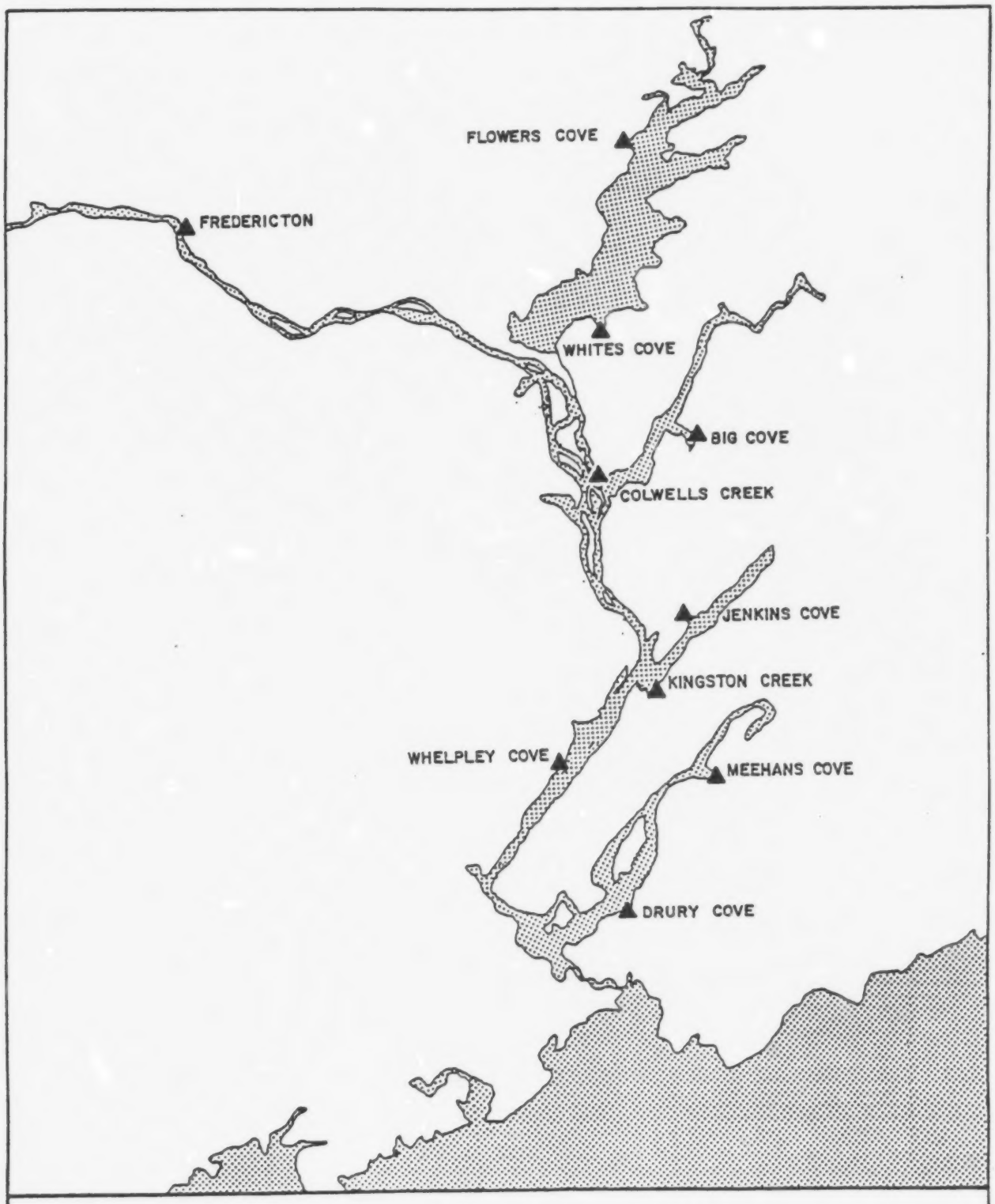


FIGURE 4.20: PRINCIPAUX POSTES D'AMARRAGE DANS LE FLEUVE SAINT-JEAN

FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

étudie la possibilité de réserver quelques zones principales qui ont des caractéristiques récréatives naturelles. Par exemple, dans l'ensemble du fleuve Saint-Jean, il y a des îles/plages qui ont toujours été utilisées par les plaisanciers. Au fur et à mesure que le temps s'écoule, il y a une tendance marquée vers l'aménagement de chalets et d'autres installations le long de ce cours d'eau. Les propriétaires de terrain tendent également de plus en plus à limiter l'accès au bord de l'eau et aux plages le long de ce cours d'eau.

Afin de préserver l'utilisation publique de certains de ces endroits plus attrayants, il est recommandé que le gouvernement étudie la possibilité de constituer une banque de terrain pour certains sites qui offrent un potentiel pour le développement des activités nautiques récréatives. Ces zones n'ont pas besoin nécessairement d'être situées dans des endroits accessibles par bateau seulement. Toutefois, dans certains cas, ce pourrait être le seul moyen d'accès. A titre d'exemple, citant l'Ile Grimross très populaire dans le fleuve Saint-Jean près de Gagetown et près de l'entrée de Grand Lake.

4.3.6 Résumé des éléments secondaires du programme de développement de la navigation de plaisance

Le tableau 4.4 offre un sommaire des quatre principaux éléments secondaires proposés dans cette partie. Les trois premiers éléments représentent des investissements limités. Etant donné l'effet important positif que chacun de ces éléments a par rapport au coût limité, il est recommandé que les trois premiers éléments soient effectués au début de la phase d'implantation. Ces éléments devraient recevoir la même attention que les éléments les plus prioritaires dans les programmes d'installations principales abordés dans la partie 4.2.

Tableau 4.4

SOMMAIRE DES ELEMENTS SECONDAIRES DU PROGRAMME
DE DEVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Elément	Coût ($ x 000)	Observations
1. Amélioration et entretien d'un réseau de quais pour les bateaux-maisons dans le fleuve Saint-Jean.	15,0	Ces installations sont largement utilisées par les plaisanciers. Elles sont généralement en bon état et peuvent être entretenues pendant un nombre d'années raisonnable à un coût minime.
2. Etude des besoins d'un réseau de rampes de halage adéquat pour les petits bateaux de croisière remorquables.	20,0	Cette partie de la navigation de plaisance ne fait que de commencer à se développer. Elle permet l'injection par les touristes non résidents de sommes considérables dans l'économie. L'étude proposée établira le programme d'immobilisations exigé pour aménager le réseau de rampes ou d'installations de levage noté à la page 4.65.
3. Aménagement de postes d'amarrage dans des postes d'ancrage utilisés fréquemment dans le fleuve Saint-Jean.	15,0	Ces installations peu coûteuses favoriseraient l'utilisation des excellents ancrages sécuritaires mentionnés à la Page 4.66.
4. Constitution d'une banque de terrain d'importantes propriétés en bordure de l'eau.	150,0	Cette mesure est proposée pour assurer l'utilisation publique continue d'un nombre limité de propriétés présentant des atouts et un potentiel uniques pour les activités nautiques. Cette proposition est formulée compte tenu de la tendance accrue de la part des propriétaires de terrain de limiter l'utilisation d'importantes zones en bordure de l'eau par les plaisanciers. Bon nombre de ces zones ont toujours été utilisées par les navigateurs, mais à mesure que les propriétaires changent et que des aménagements (chalets et autres) sont effectués, l'accès est davantage limité.

L'élément 4 au tableau 4.4 concerne la question de la banque de terrain qui pourrait être un point plus controversé. Toutefois, étant donné les plus fortes pressions exercées sur les parcelles de terrain uniques et rares qui offrent un potentiel élevé en ce qui a trait aux installations récréatives nautiques à des fins d'utilisation publique, ce point devrait être étudié sérieusement. Cet élément est proposé essentiellement à titre de mécanisme de protection pour assurer l'utilisation publique continue des ressources récréatives naturelles et uniques. Il devrait être intégré dans la planification stratégique à long terme des installations touristiques/récréatives nautiques.

5.0 STRATEGIE DE MARKETING

5.1 Introduction

La composante "marketing" de la stratégie globale a été étudiée en vue de trouver des réponses aux questions clé suivantes :

1) Quels sont les produits que nous avons à mettre sur le marché en termes de navigation de plaisance?

2) Une stratégie provinciale de navigation est-elle justifiée au point de vue économique?

3) Quels seraient les objectifs réalistes pour une stratégie provinciale de navigation?

4) Comment les objectifs de la stratégie de navigation peuvent-ils être réalisés?

Les questions 1 à 3 de la liste ci-dessus ont été discutées dans le chapitre 3.0, partie 3.2. Ce chapitre décrit les réponses proposées à la question 4.

5.2 Comment les objectifs de la stratégie de navigation peuvent-ils être réalisés?

La stratégie globale de marketing comprend l'aménagement de l'infrastructure de base nécessaire pour répondre aux besoins des navigateurs résidents et non résidents et des activités d'excursions organisées/de bateaux nolisés. Cette démarche s'impose pour s'assurer que les gens à qui ces installations et services sont offerts pourront bénéficier d'une qualité de services acceptable. Sans cet objectif, les efforts visant à accroître le niveau d'activité pourrait tout simplement frustrer les utilisateurs éventuels. Ces résultats pourraient avoir un impact négatif à long terme. Par conséquent, les activités de marketing/promotion doivent être menées parallèlement à la mise en oeuvre des améliorations des installations et services aux endroits clé.

La stratégie de marketing proposée identifie les segments de marché spécifiques. Des lignes directrices sont présentées afin de maximiser la pénétration de ces segments. Ces lignes directrices comprennent une approche pour la diffusion d'information concernant les caractéristiques naturelles de la région de marché. Des dispositions sont également prévues pour promouvoir les installations et les services qui sont disponibles afin de répondre aux besoins des plaisanciers.

Le tableau 5.1 présente un survol de la stratégie de marketing proposée pour les principaux services et installations de navigation de plaisance au Nouveau-Brunswick. Ce tableau est structuré de façon à identifier l'approche proposée en marketing pour chacun des segments de marché primaire et secondaire dans le cas des trois principales activités de navigation. Ce tableau définit également la responsabilité relative des secteurs publics et privés en ce qui a trait à la mise en oeuvre. On présume que les initiatives en matière de développement seraient prises par les promoteurs/exploitants des installations (notamment le secteur privé ou les administrations municipales). Le terme conjoint a été utilisé pour décrire les situations où les paliers supérieurs de gouvernement aussi bien que les groupes de promoteurs (notamment le secteur privé ou les administrations municipales) participeraient conjointement.

En ce qui a trait à la navigation de plaisance par des embarcations résidentes, il n'existe aucune distinction entre les segments de marché primaire et secondaire. Toutefois, dans le cas des activités de passage par des non-résidents et des excursions organisées/bateaux nolisés, différentes approches de marketing sont proposées pour chacun des segments de marché primaire et secondaire. L'approche proposée pour ces deux segments de marché (qui ont trait à la région géographique à partir de laquelle le marché serait attiré), consiste à adapter les efforts de promotion de façon à obtenir les résultats les plus efficaces par rapport au coût. De façon plus explicite, les efforts de marketing devraient être centrés sur les caractéristiques qui offrent le plus de possibilités d'obtenir des résultats. Aussi, les zones de

Tableau 5.1

STRATÉGIE DE MARKETING POUR
INSTALLATIONS/SERVICES DE NAVIGATION DE PLAISANCE

Navigation	Segment de marché: Primaire — Région	Approche de marketing	Responsabilité: Secteur privé	Responsabilité: Conjoint	Segment de marché: Secondaire — Région	Approche de marketing	Responsabilité: Secteur privé	Responsabilité: Conjoint
1. Flotte principale de navigation résidente (Activités au port d'attache et activités de passage par la flotte principale)	Toute la région visée par l'étude (figure 5.1)	a) Préparation d'un guide de croisière.		X	Toute la région visée par l'étude (figure 5.1)	Idem que pour le segment de marché primaire.		X
		b) Installations/services améliorés selon les détails du chapitre 4.0.		X				
		c) Publicité orale.						
		d) Annonces locales dans les journaux et à la radio/T.V.	X					
		e) Efforts accrus de l'Association de promotion du fleuve Saint-Jean.		X				
		f) Création possible de l'Association de promotion de la côte est et expansion de l'Association du bas du fleuve Saint-Jean pour inclure la Baie de Fundy.		X				
		g) Participation aux salons du bateau hiver/printemps à Moncton, Saint John et Fredericton.	X					
2. Navigateurs de passage non résidents	Etat de la Nouvelle-Angleterre jusqu'à et comprenant Rhode Island plus N.-É., T.-N.-É. et la côte de Gaspé du Québec (figure 5.2)	a) Préparer un guide de croisière.		X	Côte américaine du centre (Connecticut à New Jersey) et haut du fleuve St-Laurent (figure 5.2)	Inclure la navigation dans la promotion générale de Tourisme Nouveau-Brunswick y compris annonces dans des revues générales telles que l'Ocean, Time, Canadian Geographic, Newsweek-New England, et National Geographic Traveler (selon du matériel de disponible sur demande).		X
		b) Améliorer services et installations selon les détails du chapitre 4.0.		X				
		c) Préparer une trousse de promotion pour ce segment de marché. Concentrer sur les voiliers plutôt que sur les bateaux motorisés. (figure 5.2).		X				
		d) Mise en place d'un service de réception/d'escorte au port extérieur de Saint John pour aider les bateaux de passage à traverser les chutes réversibles.		X				
		e) Publier des annonces générales dans les principaux magazines et les revues américaines de navigation (y compris Canadian Yachting - Power and Sail, Sailing Canada, Gam on Yachting, Cruising World, Sail and Yachting).		X		Points d, e, f et g pour le marché primaire s'appliquent au marché secondaire.	X	X
		f) Faire écrire des articles pour publier dans le même groupe de revues énumérées au point (e) ci-dessus.		X				
		g) Aider les organisateurs de voile précis à organiser des croisières au N.-B. (Cruising Club of America et des clubs de yachting précis).	X	X				
		h) Participation au salon de bateaux annuel le printemps et l'hiver à Halifax, et cette à Toronto, à Booth Bay Harbour et à Boston (utiliser présentations vidéo et diapositives décrites au tableau 5.2).		X				
		i) Promouvoir une meilleure distribution des directions graphiques/de navigation et du matériel de navigation générale.	X					
3. Excursions organisées/ bateaux relais	N.-B. et autre province maritime, Ontario et Québec Nouvelle-Angleterre au Massachusetts (figure 5.1 et 5.2)	a) Préparation d'un guide de croisière.		X	T.-N. et autres provinces non maritimes et É.-U. autre que les états de la Nouvelle-Angleterre notés dans les régions de marché primaire.	Inclure dans les annonces dans les revues de Tourisme Nouveau-Brunswick et selon du matériel de disponible sur demande.		
		b) Annonces générales dans des revues de navigation (Canadian Yachting, Sailing Canada, Gam on Yachting et Cruising World).		X				
		c) Participation aux salons du bateau à Halifax, Moncton, Saint John et Fredericton.		X				
		d) Participation aux efforts locaux de promotion.	X					

marché primaire pour les activités de passage par des non-résidents et les excursions organisées/de bateaux nolisés représentent différentes régions géographiques (figures 5.1 et 5.2 illustrent la région visée par l'étude et les régions de marché éventuelles dans les régions avoisinantes).

Les paragraphes suivants décrivent les principaux éléments de la stratégie de marketing résumés au tableau 5.1.

5.2.1 Guide de croisière

La préparation d'un bon guide de croisière pour les eaux du Nouveau-Brunswick est le facteur qui a le plus de chances d'aider les trois principales composantes de l'activité de la navigation. Cet élément a été identifié par un certain nombre de sources comme étant de première importance. Ces réactions ressortent des sondages effectués auprès des propriétaires de bateau individuels, des discussions tenues avec les exploitants de marina et les dirigeants de club, des discussions tenues avec les représentants du Cruising Club of America et de l'étude du marché menée auprès des plaisanciers éventuels de la côte de la Nouvelle-Angleterre.

La préparation d'un guide de croisière devrait être l'élément prioritaire de la stratégie de marketing. Cette priorité est due en partie aux avantages qu'une telle mesure peut représenter pour toutes les trois composantes de la navigation. Cette haute priorité accordée au guide de croisière est justifiée par la reconnaissance générale des bienfaits d'un tel guide tel qu'il est indiqué par la liste ci-dessus des sources indépendantes qui ont toutes souligné l'importance et la valeur d'un bon guide de croisière.

5.2.2 Navigation par des résidents - segments de marché primaire et secondaire

Comme il a été noté au tableau 5.1, il n'existe aucune distinction entre les régions de marché secondaire et primaire pour les activités de navigation par les résidents. On prévoit que la navigation par les résidents connaîtra une expansion directement à la suite des améliorations proposées pour les installations et les services. Par le passé, l'état limité de ces secteurs a eu un effet restrictif sur la navigation.

Au sein de la région visée par l'étude, en présumant la mise en oeuvre des programmes de développement des produits mentionnés au chapitre 4.0, on prévoit que l'une des principales méthodes de marketing et de promotion pour la navigation de plaisance sera la publicité orale. De plus, des annonces devraient être publiées dans les journaux locaux (quotidiens et hebdomadaires) ainsi qu'à la télévision et à la radio locale pour promouvoir les activités précises reliées aux installations respectives qui existent dans la région visée par l'étude.

Les efforts accrus de la part des groupes établis tels que l'Association de promotion du bas du fleuve Saint-Jean peuvent aussi favoriser le développement global de la navigation de plaisance au sein de la région visée par l'étude. On devrait étudier la possibilité de créer d'autres associations semblables pour la côte est. L'élargissement de l'Association de promotion du bas du fleuve Saint-Jean afin d'inclure la Baie de Fundy devrait être envisagé à titre d'option afin de former un groupe distinct pour la région de la Baie.

Les efforts promotionnels d'ordre général devraient comprendre la participation aux salons du bateau en hiver/printemps à Moncton, Saint John et Fredericton. On devrait diffuser du matériel promotionnel et présenter des diapositives lors de cette activité.

5.2.3 Activité de passage par des non-résidents - Segment du marché primaire

Le segment du marché primaire pour l'activité de passage par des non-résidents comprend la côte de la Nouvelle-Angleterre jusqu'à et comprenant Rhode Island plus la Nouvelle-Ecosse, l'Ile-du-Prince-Edouard et la côte de Gaspé du Québec (Matane/Rimouski). Comme le démontrent les arguments présentés dans la partie 3.2.1, la région de la Nouvelle-Angleterre dans cette région du marché offre de bien meilleures possibilités. Par conséquent, les efforts et les dépenses en matière de promotion devraient être centrés sur les régions de la Nouvelle-Angleterre.

Le premier élément de marketing pour cette partie de la navigation de plaisance comprend l'élaboration d'un programme de promotion (Point c,

tableau 5.1). Ce programme devrait viser les voiliers plutôt que les bateaux motorisés en raison des tendances établies qui indiquent des taux de participation plus élevés pour les voiliers relativement aux croisières plus longues qui sont normalement exigées pour atteindre les régions de destination au Nouveau-Brunswick. Les détails supplémentaires concernant cet aspect du programme de marketing sont résumés au tableau 5.2.

En ce qui a trait à l'activité de passage par des non-résidents, les exploitants des yacht club/exploitants des marinas dans la région de marché primaire identifiée au tableau 5.1 devraient constituer le marché cible. Le plan de base identifié au tableau 5.2 est jugé le plus efficace par rapport au coût pour cette phase initiale de pénétration/sélection. En même temps, il permet d'assurer un suivi au moyen d'informations détaillées destinées au(x) groupe(s) qui démontre(nt) du potentiel.

L'approche initiale consiste à communiquer avec les dirigeants des yacht clubs et des marinas pendant l'hiver pour organiser des voyages individuels ou de groupe au Nouveau-Brunswick. C'est le moment logique parce que c'est normalement pendant la période hors saison, c'est-à-dire pendant la période de l'hiver, que les croisières et les voyages sont organisés pour l'année suivante. De plus, il est de pratique courante pour les clubs individuels, les groupes de clubs ou les organismes de croisière de planifier en fonction d'un grand nombre de personnes. Le premier contact devrait donc être pris auprès de ces organismes clé.

L'approche de base devrait consister à envoyer une lettre et une brochure bien préparée expliquant les possibilités de croisière et le genre de services disponibles. Cette trousse devrait également faire ressortir certaines attractions naturelles importantes de la région de destination. Le premier contact peut être suivi d'appels téléphoniques à des groupes choisis qui sont considérés comme offrant le plus de potentiel.

En plus de ce contact initial et des mesures de suivi proposées, on devrait s'assurer qu'un diaporama ou une présentation vidéo, ou les deux, peut être distribué sur demande à ceux qui désirent obtenir plus d'information. Cette présentation pourrait être suivie d'une présentation personnelle si le groupe

est vraiment intéressé et comprend un nombre assez important de plaisanciers éventuels (ces présentations pourraient être organisées de façon à desservir plusieurs groupes au cours du même trajet). Ces efforts pourraient également inclure des visites de reconnaissance qui consistent à amener au Nouveau-Brunswick des groupes qui peuvent voir sur place les installations et les services disponibles.

On recommande également que de la documentation soit envoyée à des échantillons de propriétaires de bateau individuels dans la région de marché primaire. Ces envois pourraient comprendre le même genre de dépliants qui est envoyé aux dirigeants ainsi qu'aux exploitants des clubs et des marinas. Ces mesures permettront de faire connaître de façon générale les régions de destination au Nouveau-Brunswick et stimuleront les réactions individuelles.

Comme il a été noté au tableau 5.2, le plan de promotion nécessite un système de soutien adéquat. La clé du succès d'un tel programme est le numéro d'information central. Il est recommandé que ce numéro soit le numéro 800 général disponible par l'entremise du ministère du Tourisme, des Loisirs et du Patrimoine (ou d'autres groupes de promotion générale). Cela devrait permettre de coordonner l'information distribuée aux groupes, aux organismes ou aux entreprises individuelles dont on fait la promotion.

A titre de complément aux efforts de promotion générale des services actuels et éventuels, les associations/clubs locaux devraient organiser un certain nombre d'activités spéciales supplémentaires pour mettre en valeur les caractéristiques particulières de la région visée par l'étude. Par exemple, l'organisation d'une régate annuelle dans le Grand Lake pourrait intéresser les plaisanciers le long de la côte de la Nouvelle-Angleterre. Cette activité devrait être établie à une date qui coïnciderait avec les autres activités auxquelles les plaisanciers côtiers peuvent participer. Par exemple, cette régate pourrait avoir lieu après les courses Marblehead et de la Coupe du bicentenaire (et la nouvelle course éventuelle de Marblehead à Grand Manan et Saint John). Tout en offrant l'aspect d'une course dans la région de destination une telle activité répondrait aux aspirations aussi bien des courseurs saisonniers que des plaisanciers qui désirent tout simplement participer à une croisière côtière.

Tableau 5.2

MARKETING RECOMMANDE POUR LE SEGMENT DU MARCHE PRIMAIRE
DE L'ACTIVITE DE NAVIGATION PAR DES NON-RESIDENTS

Eléments	Observations
1. Marché cible	Dirigeants de yacht club/exploitants de marina dans la région de marché primaire*.
2. Plan de commercialisation globale	Envoyer des lettres et des brochures à tous les clubs/exploitations clé. Faire des appels de suivi à un échantillon de clubs/d'exploitations clé. Avoir des présentations de diapositives/vidéos pouvant être distribuées aux groupes/organismes démontrant un vif intérêt. Si la demande est suffisante, organiser une visite pour présenter les diapositives/vidéos et des exposés personnels. Présenter les diapositives/vidéos à des salons de bateaux choisis (tableau 5.1).
3. Système de soutien	Faire tous les premiers contacts de base par l'entremise d'un numéro 800 (Tourisme, Loisirs et Patrimoine) pour renseignements supplémentaires. Avoir un système conjoint de diffusion d'information afin que les autres clubs/marinas soient au courant des croisières de groupe importantes prévues pour la région visée par l'étude. Organiser les activités spéciales y compris le défilé annuel des voiliers qui a lieu à un moment stratégique et une course sur le Grand Lake (prévue de façon à correspondre avec la course de Marblehead à Halifax et la course de la Coupe du bicentenaire). Avoir de l'information sur les calendriers établis pour les activités de l'été qui intéressent les plaisanciers (marchés agricoles, festivals des fraises, soupers aux fèves au lard, dégustations de maïs, etc.).

* La région de marché primaire pour l'activité de passage non résidente comprend la Nouvelle-Ecosse, l'Ile-du-Prince-Edouard et la côte de Gaspé du Québec ainsi que les états de la Nouvelle-Angleterre jusqu'à et comprenant Rhode Island.

La mise sur pied générale d'activités/de programmes spéciaux tels que le défilé de voiliers de Grand Lake et la course annuelle sont des éléments importants de la promotion à long terme. Les autres exemples comprennent l'intégration d'activités comme les parties sur la plage, les soupers aux fèves au lard, les dégustations de maïs et les dégustations de coques.

Le point (d) au tableau 5.1 porte sur la mise en place d'un service de réception/d'escorte dans le port extérieur de Saint John pour les bateaux de passage. Cette activité est incluse parce que le réseau du fleuve Saint-Jean a été identifié clairement à titre de principale région de destination pour le trafic non résident visitant le Nouveau-Brunswick. Ce service de réception/d'escorte pourrait être organisé parallèlement à l'aménagement proposé du service au port extérieur de Saint John (point 12 à la figure 3.5). Subsidiairement, ce service pourrait être assuré à titre provisoire jusqu'à ce qu'une installation soit aménagée à la cale flottante du Market Square.

Dans le cadre de ces services, on pourrait embaucher un étudiant pendant l'été qui servirait de guide de réception/d'escorte auprès des bateaux de passage entrant dans le port de Saint John en attendant l'étale pour traverser les chutes réversibles. Ce service de réception pourrait comprendre également la distribution de différentes formes d'information promotionnelle concernant la région de Saint John et le fleuve de Saint-Jean en particulier. Egalement, de l'information sur les possibilités de navigation de plaisance dans la province pourrait être distribuée. Ce service devrait comprendre la prestation d'un radio/téléphone VHS pour communiquer avec les bateaux qui voyagent dans le port.

La trousse d'information devrait comprendre une série de tableaux indiquant les heures de l'étale théorique aux chutes réversibles. Cela pourrait être établi à partir des tableaux des marées actuelles qui sont publiées annuellement. Le service d'escorte local pourrait être mis à jour sur une base quotidienne afin d'indiquer les changements probables par rapport aux heures de l'étale théorique selon les variations dans le niveau d'eau de la rivière. Ce service pourrait également prévoir des avis sur demande au moyen du système de communication radiotéléphone VHS.

Des services d'escorte à bord ou individuels devraient être assurés aux bateaux en visite afin de les aider à traverser les rapides pendant l'étale.

Le point (e) dans le tableau 5.1 concerne la publication d'annonces générales dans les revues et périodiques de navigation américaines et nationales les plus populaires. Ces annonces devraient faire la promotion de la navigation dans la région visée par l'étude. Les principales revues pour ce matériel comprennent "Canadian Yachting - Power and Sail", "Sailing Canada", "Gam on Yachting", "Cruising World", "Sail" et "Yachting". Les trois premières publications susmentionnées sont canadiennes, les trois dernières étant américaines. Ce sont les revues qui sont le plus souvent lues par les gens qui participent régulièrement à des croisières. Les revues canadiennes, représentent sans aucun doute une bonne source de marché canadien. Toutefois, pour attirer le marché de croisière de la côte américaine, le "Cruising World" est probablement la revue la plus fréquemment lue. Cette revue est également très populaire des membres canadiens des organismes de croisière.

Le point (f) porte sur les efforts plus intensifs relativement à la publication d'articles dans la liste des revues notées ci-dessus. Il porte sur la préparation d'articles à partir de croisières ou d'excursions organisées dans les différentes parties de la région visée par l'étude. Cette approche pourrait comprendre deux objectifs. On pourrait encourager les plaisanciers individuels à préparer des articles en vue de les publier dans ces revues. On pourrait aussi inviter des rédacteurs et des journalistes à participer à des excursions dans la région visée par l'étude dans le but de recueillir de l'information afin de publier un article.

Le point (g) porte sur l'aide à certaines organismes de voile pour organiser des croisières aux destinations du Nouveau-Brunswick. Cette approche pourrait consister à aider des particuliers ou des groupes individuels de clubs de bateaux/yachts de régions à l'extérieure de la province. Cette activité pourrait également englober d'importants clubs de croisière internationaux tels que le Cruising Club of America. Les activités proposées par ce volet seraient organisées telles qu'indiquées dans le tableau 5.2.

Le point (h) porte sur la participation aux salons du bateau qui ont lieu le printemps/l'hiver. Cette activité pourrait être utile en ce qui a trait aux principales régions de marché. Cette fonction ne serait pas, selon nos prévisions, efficace par rapport au coût pour les régions de marché secondaire. Il existe fondamentalement deux composantes de la région de marché primaire qui sont identifiées dans cette partie. Il s'agit de la composante canadienne et de la composante de la Nouvelle-Angleterre de la région du marché primaire. Compte tenu de la composante canadienne, le salon du bateau qui a lieu en hiver à Halifax est d'un intérêt particulier. Le salon de Toronto pourrait être utilisé pour faire la promotion de tous les aspects de la navigation y compris les bateaux nolisés et les excursions organisées. La partie de la Nouvelle-Angleterre de ce marché comprendrait la participation au salon du bateau en hiver à Boston et au salon du bateau dans l'eau au printemps à Booth Bay Harbour qui a lieu au mois de mai.

Le point (i) est une responsabilité majeure du secteur privé. Ce groupe (exploitants de marinas) devrait prendre des initiatives afin d'assurer des points de distribution adéquats et convenables pour le matériel de navigation/croisière essentiel. En particulier, il faudrait mettre l'accent sur l'accès fréquent et pratique aux points de distribution des tableaux hydrographiques, des instructions nautiques et des autres publications du service hydrographique canadien telles que "Aides radio à la navigation maritime". Ces points de distribution devraient également avoir des informations générales au sujet des eaux de croisière et des installations côtières adjacentes qui intéressent les plaisanciers.

5.2.4 Activité de passage par les non-résidents - segment de marché secondaire

La deuxième région de marché secondaire comprend la côte américaine du centre et le système du haut du fleuve St-Laurent (au-dessus de Matane/Rimouski). La côte du centre comprendrait les états du Connecticut jusqu'à New Jersey inclusivement.

La possibilité d'attirer le trafic de passage du marché secondaire est très minime en raison du temps énorme exigé pour naviguer les distances côtières afin d'atteindre une partie quelconque de la région visée par l'étude. Encore une fois, c'est à partir de la côte américaine du centre qu'il y a une possibilité d'attirer des plaisanciers dans la région du fleuve Saint-Jean. Toutefois, le potentiel que représente la très grande flotte de croisière dans les états américains du centre est limité en raison de la distance.

C'est pourquoi il est proposé que les initiatives en matière de marketing soient limitées à la promotion de possibilités de croisière dans le cadre des efforts promotionnels déployés par Tourisme Nouveau-Brunswick. Cela comprendrait l'identification des possibilités de croisière dans les annonces générales qui sont publiées dans les revues telles que le New Yorker ou le Travel & Leisure. Ces annonces identifieraient les contacts et les sources pouvant offrir des renseignements supplémentaires concernant le sujet.

Bien que les effots promotionnels dans la région du marché secondaire n'auraient pas la même envergure que dans la région de marché primaire, les informations supplémentaires provenant de la région de marché primaire pourraient également être utilisées pour le marché secondaire.

5.2.5 Excursions organisées/bateaux nolisés

La région de marché primaire pour les bateaux nolisés et les excursions organisées comprend le Nouveau-Brunswick, les autres provinces maritimes, l'Ontario, le Québec et les états de la Nouvelle-Angleterre jusqu'au Massachusetts.

La phase principale qui doit être entreprise pour cette partie de la navigation de plaisance comprend également la publication d'un guide de croisière et des aménagements pour améliorer les principaux services et installations. Une attention spéciale devrait être accordée à la publicité dans les revues nationales sur la navigation (y compris "Canadian Yachting", "Sailing Canada" et "Gam on Yachting"). Selon le type de bateaux nolisés/d'excursions organisées, l'utilisation des annonces locales est également souhaitable. Ces annonces comprennent des encarts publicitaires

dans les journaux régionaux et locaux. La participation aux salons du bateau dans la région atlantique est un moyen efficace de promouvoir cette composante de la navigation de plaisance. Les salons les sont plus valables pour cette composante de la navigation de plaisance sont ceux qui ont lieu à Halifac, Moncton, Saint John et Fredericton.

Ces activités devraient également consister à offrir des renseignements dans le cadre d'un certain nombre d'efforts promotionnels locaux entrepris par des groupes tels que les organismes et organismes de commerce axés sur le tourisme. Ces activités devraient être incluses dans la documentation générale de Tourisme, Loisirs et Patrimoine y compris les publications telles que "Forfaits-vacances" et "Chasse et pêche - Nouveau-Brunswick".

La région de marché secondaire pour les bateaux nolisés/excursions organisées comprend Terre-Neuve, les autres provinces non maritimes et les états autres que ceux identifiés dans la région de marché primaire. Compte tenu du faible rendement possible que produiraient les efforts de marketing dans la région de marché secondaire, il est recommandé que les efforts en matière de promotion dans ce secteur se fassent uniquement dans le cadre de la publicité générale du ministère du Tourisme, des Loisirs et du Patrimoine, des trousses d'information supplémentaires étant disponibles sur demande.

Le tableau 5.2 illustre les facteurs clé de l'approche recommandée pour la région de marché primaire relative à l'activité de passage par les bateaux non résidents. Une variation de cette approche pourrait être utilisée en vue de promouvoir les voyages en bateaux nolisés et les excursions organisées. Les efforts de promotion qui doivent être déployés pour les services de bateaux nolisés sont essentiellement les mêmes que dans le cas de l'activité de passage par les bateaux non résidents. Le matériel pourrait être modifié afin de tenir compte des installations et services de location de bateaux ainsi que des autres services et caractéristiques importants tels que les renseignements sur l'accès par terre et par air. Les services de transport qui pourraient convenir devraient être notés (par exemple rencontre à l'aéroport, etc.).

5.3 Budget pour la stratégie de marketing

Le tableau 5.3 donne un sommaire des prévisions budgétaires préliminaires pour la stratégie de marketing. Ce tableau indique le coût estimatif de la préparation d'un guide de croisière pour la région visée par l'étude et les deux phases du programme de promotion générale. Le guide de croisière a été souligné par plusieurs sources des divers secteurs de la navigation de plaisance. Le guide pourrait favoriser le développement de tous les aspects de la navigation de plaisance. Il est surtout nécessaire pour l'activité de passage dans la région de la Baie de Fundy/du fleuve Saint-Jean.

Tableau 5.3

BUDGET PRELIMINAIRE POUR LA STRATEGIE DE MARKETING
DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Elément	Coût (000 $)	Observations
1. Préparation d'un guide de croisière pour la région visée par l'étude	150,0	1) Cet élément est de première importante. Il favorisera les trois composantes principales de la navigation de plaisance.
2. Promotion générale (Phase I)	150,0	1) Cela comprend la promotion générale des segments de marché secondaire et primaire pour les trois composantes de la navigation (tableau 5.1). 2) La Phase I couvrira les 2 premières années d'un programme de 5 ans.
3. Promotion générale (Phase III)	75,0	1) Les observations pour 1) de la Phase I de la promotion générale s'appliquent également à la Phase II. 2) La Phase II couvrira les 3 dernières années de la période de mise en oeuvre de 5 ans.

6.0 ANALYSE ECONOMIQUE ET FINANCIERE DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT PROPOSEE

6.1 Introduction

Un certain nombre d'aspects économiques et financiers ont été évalués au cours de la présente étude. Ce chapitre porte sur les caractéristiques financières et économiques de la navigation de plaisance qui sont rattachées à la mise en oeuvre de la stratégie proposée. Une analyse avantages-coûts a été effectuée pour déterminer la rentabilité économique à long terme de la mise en oeuvre des divers aspects de la stratégie de développement. En actualisant les tendances coûts et avantages à l'aide d'un taux d'actualisation sociale de 10 pour cent, on a déterminé la valeur actuelle des avantages et des coûts sur une période d'analyse de 20 ans. La période d'analyse de 20 ans permet de réaliser efficacement les avantages pour environ 15 ans suivant la période de mise en oeuvre.

6.2 Sommaire des dépenses en immobilisations prévues

Les dépenses en immobilisations prévues des installations de navigation principales proposées dans cette stratégie ont été résumées au tableau 4.2. Ces éléments représentent un coût total ($ de 1986) de 9,2 à 10,6 millions de dollars pour la mise en oeuvre de programmes complets d'amélioration aux installations de marina. Le tableau 6.1 donne une ventilation des coûts de mise sur pied des installations/services pour chacun des trois groupes prioritaires définis dans le chapitre 3.0.

Pour fins d'analyse, on a présumé que les projets d'immobilisations contenus dans cette stratégie seraient réalisés à l'aide de l'entente auxiliaire Canada Nouveau-Brunswick sur la promotion du tourisme qui est d'une durée de cinq ans ou à l'aide de fonds du ministère fédéral des Pêches et Océans. On a donc présumé que tous les éléments coûts de la stratégie de développement auraient été engagés d'ici le 31 mars 1989.

Le tableau 6.2 combine les coûts prévus des principaux programmes d'amélioration des installations de navigation de plaisance avec les coûts de

Tableau 6.1

SOMMAIRE DES DEPENSES TOTALES EN IMMOBILISATIONS
POUR LES PRINCIPALES INSTALLATIONS DE NAVIGATION
($ de 1986 X 000's)

Classement par priorité	Dépenses en immobilisations prévues
Groupe I	1 250 à 1 350
Groupe II	3 804 à 4 104
Groupe III	4 117 à 5 142
Groupe IV	10
TOTAL	9 181 à 10 606

Talbeau 6.2

SOMMAIRE DES DEPENSES EN IMMOBILISATIONS

($ de 1986 X 000's)

Année	Période	Stratégie de développement	Stratégie de marketing	Aménagement des installations principales	Valeur actuelle des coûts actualisés @ 10 %
-1	Avril 1985 à mars 1986	150			165
0	Avril 1986 à mars 1987		2 50[1]	3 298	3 548
1	Avril 1987 à mars 1988		50[2]	3 298	3 044
2	Avril 1988 à mars 1989		40[2]	3 298	2 759
3	Avril 1989 à mars 1990		35[3]	-	26
	TOTAL	150	375	9 894	9 542

1 Comprend une somme de 150 000 $ pour la préparation d'un guide exhaustif de croisière et 100 000 $ pour la promotion en général (voir tableau 5.3).

2 Promotion en général (voir tableau 5.3).

3 La somme qu'il en coûtera au gouvernement pour l'étude en vue d'élaborer une stratégie de développement de la navigation.

la stratégie de développement et de la stratégie de marketing (tableau 5.3). Les coûts mineurs des éléments du programme secondaire (tableau 4.3) ont été exclus de cette analyse. On présume que les coûts de la mise en place des installations auront été effectués entre avril 1986 et mars 1989. Pour simplifier la démarche, il a été présumé que les dépenses en immobilisations seraient réparties uniformément sur cette période de trois ans. Un tel calendrier de mise en oeuvre exigerait des dépenses moyennes totales (secteur privé et secteur public) de 3,1 à 3,5 millions de dollars par année.

Le coût complet actuel des aménagements dans le cadre des programmes d'amélioration de la navigation de plaisance est de 9,5 millions de dollars (tableau 6.2).

6.3 Coûts et revenus annuels

Si la stratégie de développement élaborée dans le présent rapport est mise en oeuvre, les exploitants de marina individuels devraient certes enregistrer une augmentation de revenus. L'augmentation des revenus devrait provenir d'une utilisation plus intensive des installations agrandies accessibles aux plaisanciers ainsi que de l'utilisation accrue (ou plus largement établie) des installations en raison du nombre plus élevé de bateaux de passage de l'extérieur de la province en visite. L'utilisation accrue des installations de navigation devrait également résulter des personnes de plus en plus nombreuses qui adoptent ce sport.

Dans une large mesure, toutefois, les bénéfices créés par l'augmentation de revenus provenant des services de mouillage, des services d'amarrage et de l'achat d'articles d'épicerie etc. par les exploitants de marina individuels est prévu dans l'ensemble des avantages accrus attribués à la mise en oeuvre du plan d'aménagement. Cet aspect est précisé dans la partie 6.4.

En général, les coûts d'exploitation annuels accrus subis par les exploitants de marina, à la suite de la mise en oeuvre de la stratégie de développement, ne seront pas considérables et sont jugés minimes comparativement aux dépenses en immobilisations.

6.4 Sommaire des avantages

Les tâches exécutées dans le cadre de l'étude ont été axées considérablement sur l'évaluation des effets économiques reliés aux activités de navigation de plaisance actuelles. Les avantages sont créés par les dépenses annuelles effectuées par la flotte résidente pour les embarcations (postes de mouillage, frais d'entreposage, entretien, etc.); les dépenses de voyage (carburant, nourriture, boisson, etc.); et achat de bateaux. Ces dépenses constituent une somme considérable, une analyse détaillée de ces dépenses ayant révélé qu'elles représentent, pour l'économie du Nouveau-Brunswick, des avantages directs qui se chiffrent à 4,6 millions de dollars par année.

Il a été constaté que les navigateurs non résidents visitant la province ensemble effectuent des dépenses annuelles au Nouveau-Brunswick de 200 000 $ à 250 000 $. Les clients des entreprises d'excursions organisées et de location de bateaux effectuent des dépenses annuelles dans la province d'environ 420 000 $.

La mise en oeuvre du plan d'aménagement décrit dans la présente étude créerait une augmentation substantielle économique annuelle résultant des activités de navigation de plaisance. Un sommaire des avantages accrus prévus est présenté ci-dessous :

1) Augmentation des dépenses par les navigateurs résidents

En comblant les lacunes dans le réseau de marinas de la province, on prévoit que l'augmentation des effets des dépenses des navigateurs résidents atteindra 5 pour cent par année d'ici cinq ans. Après cinq ans, l'augmentation des effets des dépenses effectuées par les navigateurs résidents devraient ralentir à un taux de croissance de 2 pour cent par année. L'augmentation des dépenses effectuées par les navigateurs (sans tenir compte de l'inflation), devrait résulter des facteurs suivants :

a) afflux de nouveaux participants au sport en raison des installations améliorées disponibles et de la promotion plus efficace des installations et possibilités accessibles;

b) utilisation accrue de la flotte résidente actuelle de bateaux de plaisance en raison de l'amélioration des installations disponibles, du nombre plus élevé de marinas à visiter, d'un trajet plus sécuritaire entre les marinas (à la suite de la désignation de ports de refuge), etc.

2) Augmentation des dépenses effectuées par les navigateurs de passage non résidents

Les avantages que la province pourra tirer des dépenses effectuées par les navigateurs de passage non résidents pourraient augmenter de 400 000 $ (de 225 000 $ par année à 625 000 $ par année) sur une période de cinq ans. Cette augmentation serait causée par l'effet combiné d'une stratégie de promotion efficace et des mesures prises en vue de combler les déficiences actuelles dans le réseau de marinas. Après cette augmentation à court terme (près du triple) sur une période de cinq ans, la croissance annuelle des dépenses des navigateurs non résidents (sans tenir compte de l'inflation) devrait se réaliser à un taux de 5 pour cent par année.

3) Croissance des entreprises de location de bateaux et d'excursions organisées

En se fondant sur le potentiel élevé de croissance, on prévoit que le montant actuel de dépenses effectuées par les bateaux nolisés et les excursions de bateaux organisées dans la province pourraient doubler pour passer du niveau actuel de 420 000 $ par année à 840 000 $ par année sur une période de cinq ans. Ce taux de croissance rapide (20 pour cent par année) est prévu à la suite de la mise en oeuvre de divers aspects de la stratégie de développement de la navigation de plaisance. Après la période initiale de cinq ans, on prévoit que la croissance dans les services de location de bateaux et d'excursions organisées continuera de se réaliser à 5 pour cent par année pour la période de l'étude.

Les augmentations prévues pour chacun des trois groupes sont résumées au tableau 6.3. La valeur actuelle actualisée de ces avantages accrus sur une période de 20 ans est de 9,6 millions de dollars.

Tableau 6.3

SOMMAIRE DES AVANTAGES ACCRUS DE LA MISE EN OEUVRE DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT POUR LA NAVIGATION DE PLAISANCE
($ de 1986 X 000's)

Année	Période	Croissance des dépenses par les navigateurs résidents	Croissance des dépenses par les navigateurs non résidents	Croissance des dépenses pour bateaux nolisés et excursions organisées	Total	Facteur actualisé @ 10 %	Valeur actuelle
-1	Avril 1985 - mars 1986	-	-	-	-	-	-
0	Avril 1986 - mars 1987	-	-	-	-	1,0000	-
1	Avril 1987 - mars 1988	230	80	84	394	0,9091	358
2	Avril 1988 - mars 1989	242	160	168	570	0,8264	471
3	Avril 1989 - mars 1990	254	240	252	746	0,7513	560
4	Avril 1990 - mars 1991	266	320	336	922	0,6830	630
5	Avril 1991 - mars 1992	279	400	420	1 099	0,6209	682
6	Avril 1992 - mars 1993	285	420	441	1 146	0,5645	647
7	Avril 1993 - mars 1994	290	441	463	1 194	0,5132	613
8	Avril 1994 - mars 1995	296	463	486	1 245	0,4665	581
9	Avril 1995 - mars 1996	302	486	511	1 299	0,4241	551
10	Avril 1996 - mars 1997	308	511	536	1 355	0,3855	522
11	Avril 1997 - mars 1998	314	536	563	1 413	0,3505	495
12	Avril 1998 - mars 1999	320	563	591	1 474	0,3186	470
13	Avril 1999 - mars 2000	327	591	621	1 539	0,2897	446
14	Avril 2000 - mars 2001	333	621	652	1 606	0,2633	423
15	Avril 2001 - mars 2002	340	652	684	1 676	0,2394	401
16	Avril 2002 - mars 2003	347	684	718	1 749	0,2176	381
17	Avril 2003 - mars 2004	354	718	754	1 826	0,1978	361
18	Avril 2004 - mars 2005	361	754	792	1 907	0,1799	341
19	Avril 2005 - mars 2006	368	792	832	1 992	0,1635	326
20	Avril 2006 - mars 2007	375	832	873	2 080	0,1486	309
				Valeur actuelle des avantages accrus sur une période de 20 ans			9 568

6.5 Comparaison des avantages et des coûts

La comparaison des avantages et des coûts accrus entièrement actualisés de la stratégie de développement sur une période de 20 ans révèle une valeur actualisée des avantages accrus de 9,6 millions de dollars et une valeur actualisée des coûts accrus de 9,5 millions de dollars, en utilisant un taux d'actualisation de 10 pour cent. Cela donne un rapport avantages-coûts de 1,01 et une valeur actuelle nette pour le plan d'aménagement d'environ (+ 26 000 $) sur une période de 20 ans.

Ce chiffre se situe juste au-dessus du rapport avantages-coûts de rentabilité de 1,0 qui indiquerait que le plan de développement dans son ensemble est économiquement rentable du point de vue de la société. En fait, compte tenu de l'exactitude des prévisions des avantages et des coûts, on peut raisonnablement interpréter l'analyse de façon à établir que les avantages sont essentiellement équivalents au coût sur la période d'analyse de 20 ans.

On peut noter également que l'exclusion des coûts de la préparation de la stratégie de développement et des coûts continus de la stratégie de marketing uniquement, est suffisante pour accroître le rapport global avantages-coûts du programme d'aménagement des marinas à 1,06. Toutefois, la stratégie de marketing est jugée extrêmement essentielle à la réussite de la stratégie de développement et peut représenter l'élément le plus coûteux du point de vue du secteur public face aux avantages accrus créer par l'augmentation des coûts effectués.

Afin de fournir aux représentants du gouvernement une plus large vue d'ensemble des incidences économiques globales du plan d'aménagement, les avantages et coûts relatifs du plan d'aménagement ont été comparés spécifiquement en fonction des installations dans les trois principaux groupes prioritaires (tableau 6.1 et figure 3.5). Il faut souligner qu'il n'est pas possible de répartir de façon précise les avantages globaux selon les trois principaux groupes prioritaires. Toutefois, en combinant les données sur les installations de marina actuelles et les habitudes des plaisanciers en matière de dépenses et de voyages, il a été possible de déduire généralement la proportion des avantages accrus pour chaque groupe prioritaire.

Une ventilation des avantages et coûts prévus par groupe prioritaire est présenté au tableau 6.4. Pour simplifier le procédé, les coûts relativement mineurs de l'élaboration de la stratégie de développement et de la stratégie de marketing ont été éliminés. Egalement, tous les coûts d'aménagement ont été actualisés pour une année seulement afin de faciliter les comparaisons entre les trois groupements. Le tableau 6.4 résume les incidences avantages-coûts qui résulteraient de la mise en oeuvre dans un an du projet de l'un des trois groupes en question.

Les projets des groupes prioritaires I et II, atteignent les rapports avantages-coûts les plus élevés, ces rapports se chiffrant à 1,41 et 1,23 respectivement. Le programme d'aménagement des installations comprises dans le Groupe III, toutefois, donne un rapport avantages-coûts de moins de un (0,82).

L'analyse des prévisions des coûts au tableau 4.2, révèle que le coût élevé de l'aménagement des installations éventuelles à Dalhousie a un effet majeur sur le rapport coûts-avantages pour les installations du Groupe III. En même temps, la taille limitée de la flotte et les perspectives relativement restreintes de l'activité de passage, limitent les avantages que l'on pourrait tirer de l'installation de Dalhousie. Etant donné cet impact, une évaluation distincte du rapport avantages-coûts pour le Groupe III a été effectuée en excluant l'installation de Dalhousie. Cette évaluation a donné un rapport avantages-coûts de 1,24 pour les autres installations dans ce groupe. En même temps, le rapport avantages-coûts global pour l'ensemble du programme augmenterait de 1,06 à 1,32.

6.6 Analyse de sensibilité

6.6.1 Introduction

L'avenir nous réserve toujours des incertitudes et les événements prennent rarement la tournure exactement prévue. C'est pourquoi une analyse de sensibilité sur les variables que comporte une analyse économique, englobant les hypothèses concernant l'avenir, est utile pour démontrer aux décisionnaires les facteurs "incertains" qui seraient les plus susceptibles

Tableau 6.4

COMPARAISON DES AVANTAGES ET DES COOTS
DES PRINCIPALES AMELIORATIONS AUX INSTALLATIONS DANS
CHACUN DES GROUPES[1] PRIORITAIRES
($ de 1986 X 000's)

Groupe prioritaire (voir figure 4.20) (voir figure 4.20	Valeur actuelle des avantages accrus	Valeur[2] actuelle des coûts accrus	Rapport avantages-coûts Rapport avantages-coûts
Marinas du Groupe I	1 664	1 182	1,41
Marinas du Groupe II	4 437	3 595	1,23
Marinas du Groupe III	3 467	4 209	0,823
AMENAGEMENT DE L'ENSEMBLE DES INSTALLATIONS	9 568	8 986	1,06

1 Les programmes d'aménagement individuels pour chaque installation comprise dans chaque groupe prioritaire sont résumés au tableau 4.2.

2 Ces coûts ont tous été actualisés pour un an seulement, afin de faciliter la comparaison entre les trois groupements.

3. Ce rapport avantages-coûts augmente à 1,24 si les améliorations relativement coûteuses sont exclues de ce groupe. Cette exclusion ferait passer aussi le rapport avantages-coûts global de 1,06 à 1,32.

d'influer sur les résultats d'une étude économique. Dans le cas du programme d'aménagement des installations de navigation proposées, il est utile de vérifier la sensibilité des résultats de l'analyse par rapport aux changements dans les principales hypothèses concernant les coûts et avantages accrus. Cette analyse de sensibilité a été effectuée pour le programme au complet (notamment toutes les installations dans les groupes prioritaires I, II et III).

6.6.2 Effet des changements sur les avantages

Croissance plus lente ou plus rapide des dépenses par les navigateurs résidents : L'analyse de base est fondée sur l'hypothèse que la mise en oeuvre du programme d'aménagement stimulera l'augmentation des dépenses par les navigateurs résidents d'un taux de croissance composé de 5 pour cent par année pour les cinq premières années et ensuite, d'un taux de 2 pour cent par année. Si cette hypothèse s'avérait trop optimiste dans l'ensemble et que les dépenses par les navigateurs résidents augmentaient à un taux de croissance composé de 2 pour cent par année seulement, l'effet serait de réduire la valeur actuelle du total des avantages accrus à 8,0 millions de dollars (de 9,6 millions de dollars) et le rapport avantages-coûts à 0,84.

Au contraire, si la croissance des dépenses par les plaisanciers résidents était plus élevée que celle qui a été prévue, l'effet sur le rapport avantages-coûts serait positif. Par exemple, si à la suite de la mise en oeuvre de la stratégie de développement pour la navigation de plaisance, ces dépenses augmentaient à un taux de 7 pour cent par année pour cinq ans (plutôt qu'au taux prévu de 5 pour cent) et ensuite continuaient d'augmenter à un taux de 3 pour cent par année (plutôt qu'au taux prévu de 2 pour cent), la valeur actuelle des avantages-coûts accrus serait de 10,9 millions de dollars (comparativement à 9,6 millions de dollars) et le rapport avantages-coûts augmenterait à 1,14.

Croissance moins rapide des déperses par les navigateurs non résidents : L'analyse de base est fondée sur l'hypothèse que ces dépenses augmenteraient de 225 000 $ par année à 625 000 $ sur une période de cinq ans (un taux de

croissance composé de près de 23 pour cent*), et ensuite continueraient d'augmenter à un taux de 5 pour cent par année. Si cette hypothèse s'avérait trop optimiste et que les dépenses par les plaisanciers de passage non résidents augmentaient de 10 pour cent seulement par année pour cinq ans, et ensuite ralentissait à un taux de croissance annuelle de 3 pour cent pour la durée de la période d'analyse de 20 ans, la valeur actuelle du total des avantages accrus serait réduite à 7,2 millions de dollars et le rapport coûts-avantages à 0,75.

Des effets de cette magnitude se feraient sentir si la croissance des activités de location des bateaux et des excursions organisées prévue initialement, ne se réalisait pas.

6.6.3 Effet des changements sur les coûts

L'analyse de base est fondée sur l'hypothèse qu'une série d'initiatives globales et dynamiques seront entreprises en matière d'aménagement avec un coût total de 10,3 millions de dollars (9,5 millions de dollars en ce qui a trait à la valeur actuelle). Si les coûts de ce programme pouvaient être réduits de 15 pour cent (sans entraîner des effets négatifs sur le niveau d'avantages accrus), la valeur actuelle des coûts serait réduite à 8,1 millions de dollars et le rapport avantages-coûts augmenterait à 1,18.

6.6.4 Résultats de l'analyse de sensibilité

L'effet économique principal des activités actuelles de navigation de plaisance est créé par les dépenses effectuées par la flotte résidente. Toutefois, vu les augmentations prévues de la population au cours des vingt prochaines années, et le niveau prévu de revenus moyens, on ne prévoit pas que le taux de croissance des plaisanciers résidents utilisant une

---

* Même avec ce taux de croissance rapide de l'activité de passage par des bateaux non résidents, le taux de captage de la région de marché de la Nouvelle-Angleterre serait moins de 3 pour cent de la flotte de croisière résidente dans cette région.

embarcation desservie par une marina augmentera de façon astronomique. Par conséquent, afin que la stratégie de développement pour la navigation proposée soit une réussite, une bonne partie des avantages accrus devront provenir du nombre plus élevé de visites par des navigateurs de passage non résidents et d'une croissance substantielle dans les services de location de bateaux et d'excursions organisées. Si la croissance prévue dans chacune des activités de navigation ne se réalise pas, les avantages résultant de la mise en oeuvre du programme au complet ne seront pas suffisants pour couvrir les coûts en immobilisations considérables exigés.

6.6.5 Echéancier plus court

L'analyse de base est fondée sur l'hypothèse que les avantages que la société pourrait tirer de la mise en oeuvre de la stratégie globale pour la navigation de plaisance seront obtenus sur une période d'analyse de 20 ans. Pour vérifier l'effet sur les résultats de l'analyse d'un échéancier abrégé, on a présumé que les avantages présentés au tableau 6.3 se réaliseraient sur une période de 15 ans seulement. Cette analyse de sensibilité est fondée sur l'hypothèse que la valeur actuelle des avantages serait réduite à 7,9 millions de dollars et le rapport avantages-coûts à 0,82.

La sensibilité des résultats de l'analyse par rapport à la durée de l'échéancier pour les avantages révèlent qu'afin que la stratégie de développement pour la navigation de plaisance soit une réussite, les avantages doivent continuer de se produire également à l'avenir. Cela indique l'importance des programmes continus de promotion et de marketing pour le succès à long terme de la stratégie.

6.7 Incidences financières

6.7.1 Rendement financier des marinas actuelles

L'une des tâches entreprises dans le cadre de l'étude des marinas actuelles consistait à analyser les caractéristiques financières de ces exploitations. Cette analyse était fondée principalement sur les données reçues au cours des entrevues avec les dirigeants ou autres représentants de chaque club et

chaque marina. Sept marinas ont aussi fourni un relevé financier récent de leurs exploitations à condition que les détails spécifiques soient traités de façon confidentielle.

Dans la préparation des sommaires généraux des caractéristiques financières des marinas actuelles, on a conclu que le spectre de services offerts par les exploitations est tellement varié que le regroupement des revenus et des coûts de toutes les marinas en vue de faire une ventilation des composantes financières moyennes induirait en erreur. En effet, dans une certaine mesure, chaque marina est unique par rapport aux services offerts aussi bien que par rapport à ses caractéristiques financières particulières. Toutefois, quatre catégories générales de services offerts par les marinas sont jugés suffisants pour permettre de tenir une discussion valable sur les caractéristiques financières. Ces catégories sont les suivantes :

1) Installations d'activités commerciales multiples (telles que la marina de Saint John);
2) Lieux d'activités récréatives multiples (tel que Bas-Caraquet);
3) Marinas avec services complets (telles que le RKYC); et
4) Marinas avec services limités (telles que Oromocto).

Le tableau 6.5 présente un sommaire des caractéristiques financières de chacun des quatre groupes de marinas.

Les marinas avec services complets et services limités dépendent principalement des cotisations de membre et des frais d'amarrage et de mouillage pour la majeure partie de leurs revenus, tandis que les installations de salon/restaurant représentent une bonne partie des revenus obtenus par les deux catégories de marinas d'activités multiples. Il faudrait reconnaître que les revenus provenant des frais d'amarrage/de mouillage payés par les embarcations de passage représentent généralement un pourcentage très minime du total des revenus des marinas. Pour les 22 installations étudiées, la part maximale de revenus provenant de l'amarrage/du mouillage des embarcations de passage était de 6,7 pour cent (pour une marina) et le pourcentage qui se classe le deuxième était de 3 à

4 pour cent (pour deux marinas). Les autres marinas obtenaient moins de 2 pour cent de leurs revenus annuels des frais perçus auprès des embarcations de passage pour la location de postes de mouillage/d'amarrage. En réalité, même certaines marinas commerciales ne font pas payer les plaisanciers de passage pour des postes d'amarrage/de mouillage temporaire parce qu'elles espèrent qu'une telle mesure incitera les navigateurs de passage à faire la promotion de leurs propres installations (notamment restaurant/bar etc.). Certains des clubs privés ont des accords réciproques selon lesquels on ne fait pas payer les membres des autres clubs de bateaux respectifs pour l'amarrage/mouillage à court terme.

Généralement, les exploitations de marinas commerciales qui sont financièrement viables forment une composante d'un lieu d'activités récréatives multiples. Dans ces cas, la marina sert de pôle d'attraction pour les personnes (navigateurs et non navigateurs) qui sont les clients d'autres exploitations commerciales côtières (restaurant/salon/hébergement/ magasin général). Les coûts d'exploitation annuels pour toutes les marinas (particulièrement les lieux d'activités multiples) proviennent des salaires, suivis des coûts d'entretien et de réparation. Pour les marinas avec services limités où les membres exécutent de nombreuses tâches eux-mêmes, les salaires représentent habituellement un pourcentage relativement plus faible des coûts, à peu près égal aux dépenses d'entretien et de réparation.

6.7.2 Rôles de mise en oeuvre

Bon nombre de marinas actuelles ont utilisé une forme quelconque d'aide gouvernementale relativement aux dépenses en immobilisations et à l'entretien/l'amélioration périodique des installations. Etant donné la courte durée de la saison d'exploitation (3 à 4 mois, selon l'installation), il est peu probable qu'un exploitant obtiendrait suffisamment de revenus nets pour pouvoir recouvrer l'investissement (dépenses en immobilisations) qu'exige l'aménagement d'une marina de navigation de plaisance autonome. Une marina assumant une bonne partie de ses dépenses d'immobilisations au moyen d'un financement gouvernemental devrait probablement pouvoir obtenir suffisamment de revenus pour couvrir les dépenses d'exploitation annuelles.

Tableau 6.5

SOMMAIRE DES CARACTERISTIQUES FINANCIERES
DES MARINAS DE NAVIGATION DE PLAISANCE

	Catégorie de marinas			
	Lieu d'activités commerciales multiples	Lieu d'activités récréatives multiples	Lieu avec services complets	Lieu avec services limités
Nombre de marinas en groupe	3	4	6	7
PRINCIPALES SOURCES DE REVENUES	Pourcentage du total des revenus			
Cotisations de membres/frais de location/ mouillage/arrarrage	24 - 60	6 - 22	60 - 80	80 - 100
Services de halage/de mise à l'eau/ d'entreposage	30 - 40	limité	20 - 40[2]	0 - 15[3]
Vente de carburant (net)	3 - 40	limité	limité	0 - 20[4]
Restaurant/salon/bar	S/O	70 - 90	limité	S/O
PRINCIPALES COMPOSANTES DES COUTS ANNUELS				
Salaires	plus grande composante	40 - 50	45 - 55	5 - 25
Entretien et réparations	deuxième	10 - 15	10 - 15	25 - 50
Services (électricité, eau, égouts, téléphone)	S/O	4 - 9	10	5 - 10
Impôts fonciers	S/O	1 - 3	2 - 6	0 - 8
Assurances	S/O	2 - 3	2 - 4	5 - 10
Dépenses administratives et fournitures de bureau	S/O	5 - 7	10	10 - 30[5]

1 Ce groupe comprend les exploitations privées où la marina n'est qu'une composante des activités commerciales. Il n'a pas été possible de séparer les activités rattachées aux marinas de celles qui ne le sont pas.

2 Services de halage/d'entreposage/de mise à l'eau disponibles à trois marinas seulement; pour les autres dans ce groupe, le revenu provenant de cette composante serait insignifiant.

3 Seules deux marinas dans ce groupe offrent des services d'entreposage des bateaux; pour les autres dans le groupe, le revenu provenant de cette composante serait insignifiant.

4. Comprend le service de la dette.

L'étude des dépenses en immobilisations pour plusieurs marinas (actuelles et proposées) révèle que le coût approximatif de construction d'une marina bien équipée avec un pavillon modeste et 75 à 100 postes de mouillage serait normalement de 1,0 à 1,5 million de dollars. Pour la même installation équipée d'un pavillon plus luxueux fournissant des services publics de restaurant/salon-bar, les dépenses en immobilisations seraient probablement de l'ordre de 1,5 à 2,0 millions de dollars. Les coûts d'amortissement annuels pour le premier type de marinas seraient de l'ordre de 132 000 $ à 198 000 $ (en présumant une période d'amortissement de 20 ans à un taux d'intérêt annuel de 12 pour cent). Pour le dernier type de marinas plus luxueuses, les coûts d'amortissement annuels seraient de 198 000 $ à 264 000 $ environ.

Aucune des marinas actuelles dans la province ne réalise suffisamment de revenus nets (revenus annuels moins dépenses annuelles) à partir des activités rattachées à la marina pour pouvoir rembourser des coûts d'amortissement annuels de cette importance. Il faut donc reconnaître qu'un pourcentage considérable des avantages provenant des installations de navigation de plaisance agrandies bénéficient à des particuliers et à des groupes autres que les exploitants de marina (notamment les exploitants d'excursions organisées et de location de bateaux, les épiceries, les magasins d'approvisionnement des marinas etc.). La mise en oeuvre réussie de la stratégie de développement pour la navigation de plaisance nécessitera la prise d'initiatives par le secteur privé et les administrations municipales. Il est également important, pour la réussite de la mise en oeuvre de cette stratégie, que les paliers supérieurs de gouvernement contribuent une aide financière majeure pour les dépenses en immobilisations.

Comme il a été noté, les initiatives en matière d'aménagement d'installations et de services de navigation de plaisance dépendent des promoteurs de ces installations. Normalement, les promoteurs seront le secteur privé ou les administrations municipales (ou une combinaison des deux). L'aménagement des installations de ports pour petits bateaux relève de la Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et Océans. Toutefois, le rôle de la Direction des ports pour petits bateaux dans les provinces maritimes a toujours été axé sur les besoins de la pêche commerciale. Ce ministère a

participé dans une mesure relativement limitée seulement aux installations de navigation de plaisance. A l'heure actuelle, une autre possibilité de financement qui viendrait s'ajouter aux initiatives du secteur privé/des administrations municipales relève de l'Entente auxiliaire Canada/Nouveau-Brunswick sur la promotion du tourisme. Toutefois, cette entente est axée sur le développement touristique. Manifestement, les installations offrant le plus de potentiel pour l'activité touristique s'appliquent davantage à cette entente actuelle.

Les exploitations et l'entretien continu des installations de navigation de plaisance devraient être appuyés principalement par les groupes de promoteurs*. Pour la plupart des installations dans la stratégie de navigation proposée, il faut effectuer d'autres analyses financières dans le cadre d'études techniques de faisabilité et de travaux de conception plus détaillés qui devraient être entrepris après la présente étude.

Il importe également de souligner l'effet positif des installations et activités de navigation sur les autres retombées touristiques côtières. Il s'agit d'un facteur qualitatif pour lequel aucun effort de quantification n'a été déployé. Toutefois, il ne fait aucun doute que les installations de navigation constituent une autre attraction touristique côtière qui justifie davantage l'expansion des installations et des services de navigation de plaisance. Ces retombées côtières s'appliquent aux excursions organisées par autobus et aux véhicules passagers individuels. Le Nouveau-Brunswick n'a actuellement aucune image marine; ce thème a fait l'objet d'efforts promotionnels touristiques récents. L'aménagement d'autres installations de navigation aiderait à créer cette image souhaitée pour la province.

---

* A quelques endroits, les travaux de dragage d'entretien continus peuvent être un élément des coûts d'entretien qui se chiffrent à un montant supérieur aux revenus que les exploitants peuvent normalement obtenir de ces installations saisonnières.